

debida á una sola causa ó lluvia, hace que las aguas del Yonne lleguen siempre al Sena mayor tres dias ántes por lo ménos, y siete dias á lo más, que las del Sena menor, siendo la diferencia media de cuatro dias. Si la crecida es múltiple, es decir, debida á una repetición de las causas que han producido la primera, como dos ó más lluvias separadas por cierto intervalo de tiempo, se concibe que pueda haber coincidencia en las crecidas de los dos rios; y aunque no se haya presentado durante la época á que se extienden las observaciones referidas (de 1840 á 1849), nada hay que nos garantice contra su aparición. Así el primer máximo del Sena menor llegó, en la crecida de Diciembre de 1845, el dia 24, y el segundo del Yonne el 25, con un dia sólo de intervalo, y despues del correspondiente al Sena. Tambien en 1846 el primer máximo del Sena menor entraba en el mayor el 6 de Abril, y el 8 llegaba la primera crecida del Yonne.

Por el contrario, se ha observado que en el Sena, despues de la confluencia con el Marne, no existe la constancia en la marcha que se ha fijado para la seccion anterior, y las del rio principal llegan unas veces ántes y otras despues de las de su afluente. De 52 crecidas observadas en Paris, desde 1.º de Enero de 1850 á 30 de Junio de 1856, doce son debidas al Sena, veintiuna al Marne y diez y nueve á la combinacion de los dos rios.

Tambien la coincidencia es más probable á medida que aumenta la duracion de la estoa; las crecidas del Marne y del Sena producen una grande elevacion de nivel cuando entran juntas en Paris; pero más aún cuando la crecida del Sena precede á la del Marne, porque la estoa en una crecida de aquel rio dura bastante tiempo.

La historia de las crecidas en otros rios confirma cuanto dejamos dicho. En el Loira, la mayor conocida desde hace un siglo, entre el Vienna y el Maine, es la de 1843, en la cual se elevó en Tours 2^m,25 ménos que en 1789; pero en Saumur, 0^m,50 más que en 1793; y otro tanto sucedió en 1844. En la de 1846, crecida que ha causado tantos desastres en Roanne, Orleans y Blois, en Saumur, aguas abajo de todos estos puntos, se ha mantenido 0^m,80 inferior á la de 1843; y más abajo de la confluencia del Maine, fué sólo una crecida ordinaria como la que ocurre todos los inviernos. ¿Qué hubiera sucedido si el Loira, en vez de 4^m,20, en Tours y el Vienna con 6^m,13 en Chinon, que dan 6^m,70 en Saumur, se reuniesen con 6^m,60 en Tours (crecida de 1846), y 6^m,32 en Chinon (crecida de 1792)?

Evidentemente la crecida de 1843, la mayor de los tiempos modernos, sería excedida en dos metros; y como no son aquéllas las alturas mayores que puede dar la combinacion de los afluentes de su cuenca, se demuestra, sin apelar á causas particulares y sin salir de las condiciones normales, la posibilidad de sobrevenir inundaciones mucho mayores que las conocidas hasta hoy.

Se continuará.)

LA ADMINISTRACION DE OBRAS PÚBLICAS

EN EL PERÍODO REVOLUCIONARIO.

Natural parece que al terminar el periodo de más de dos años que ha mediado entre la caida de una dinastía y la inauguracion de otra nueva, periodo que por sus especiales circunstancias ha estado llamado á torcer los viciosos rumbos de la administracion antigua, y á abrir calle á los nuevos por donde deba en lo sucesivo desenvolverse la accion del Estado en los negocios interiores; parece natural, decimos, que en momento tan decisivo se vuelva atras la vista, y se pase detenido exámen de cuanto han hecho, iniciado ó intentado los hombres que han tenido á su cargo los destinos de la nacion en ese tiempo. No es propio de este periódico pasar los limites que su titulo le impone, y sin pasarlos habria harta tarea si se hubieran de discutir, con toda la amplitud que merecen, las medidas adoptadas en los importantisimos ramos que dependen de la Direccion general de Obras públicas, ó se rozan con ella. Los lectores habituales de la REVISTA, familiarizados con los asuntos de esta clase, tendrán bastante con someras indicaciones acerca de la mayor parte de las cosas, y esta consideracion hará fácil la compendiosa ojeada retrospectiva que nos proponemos echar en este artículo sobre la administracion de las Obras públicas en el periodo revolucionario; periodo que hace para nosotros más interesante la circunstancia de haber presidido durante él en ese ramo; primero, como Director general, despues, como Ministro, el Sr. D. José Echegaray; cuyo nombre, por tal causa, será el distintivo de la época á que nos referimos, unido al del Sr. Ruiz Zorrilla, el iniciador de la libertad de enseñanza, el Ministro que, con su carácter emprendedor y su ánimo decidido, ilustró la época del Gobierno provisional con las más útiles y trascendentales reformas.

Con la entrada del Sr. Echegaray en la Direc-

cion general de Obras públicas coincidió su fusion con la de Agricultura, Industria y Comercio; medida que, si bien pareció encaminada á obtener alguna laudable economía, tuvo por principal objeto poner bajo una sola mano todos los ramos diversos que debian recibir el sello y el impulso de los nuevos principios de gobierno que se queria introducir en la administracion de Fomento. Esta fusion produjo enorme trabajo al Sr. Echegaray en los primeros meses de la revolucion y de las Córtes Constituyentes; pero conviene saber que despues que hubo dejado la Direccion comun organizada, ha podido atenderse á su despacho sin esfuerzo extraordinario. Sin embargo, como siempre resulta que esa Direccion es la más vasta del Ministerio de Fomento, el Sr. Echegaray meditaba para más adelante una nueva reparticion de negociados, segun la cual pasarian el de Comercio y algun otro á la Direccion de Estadística, quedando en la de Obras públicas los de Minas y Montes, que no conviene nunca separar de ella por su índole esencialmente facultativa.

Dos medidas importantes se tomaron, durante este tiempo, para la mejor organizacion del Ministerio: fué la primera, á raiz de la revolucion, reducir á uno-solo cada uno de los negociados de Carreteras, Ferro-carriles y Aguas, divididos en tiempos anteriores para atender á exigencias personales, con daño de la sencillez y unidad del despacho. La segunda medida fué la creacion de una Junta que definiere la extension y límites de los negocios que debian depender del Ministerio de Fomento, pensamiento que, por causas que no son de este lugar, no llegó á feliz término; pero que ocasionó el pase á la Direccion de Obras públicas del negociado de Bancos del Ministerio de Hacienda, y de los de Sociedades de seguros y Construcciones civiles del de Gobernacion. Resultado de esa Junta fué asimismo, aunque indirecto, la agregacion al Ministerio de Fomento de la Junta y Direccion general de Estadística. Las disposiciones tomadas en este ramo por el Sr. Echegaray, y que se rozan con los intereses é ideas que la REVISTA defiende, han sido ya juzgados y discutidos en sus columnas, y no entran tampoco en el cuadro de este artículo.

Tambien á la administracion provincial de Fomento han alcanzado las reformas útiles. El Decreto orgánico de las Secciones, refundidas con las de Estadística, publicado en 26 de Agosto de 1870, cierra la puerta á la arbitrariedad ministerial, exi-

giendo expediente para la separacion de todos los empleados, establece un escalafon de grados poco numerosos y bien dotados, y apartándose del desacreditado sistema de oposiciones, exige para la entrada títulos académicos de idoneidad ó práctica equivalente en el servicio. Por esta última regla, los individuos de los Cuerpos de Ingenieros y Ayudantes del Estado pueden pasar con el ascenso inmediato al Cuerpo de Secciones de Fomento, y los jóvenes que al salir de las escuelas especiales, no tengan entrada en los Cuerpos facultativos, tienen opcion á ocupar plazas de Oficiales segundos. El Reglamento para la ejecucion de este Decreto, de 17 de Setiembre siguiente, entra en pormenores del despacho que los anteriores no tocaban, y que, por pequeños que parezcan, han de introducir regularidad y rapidez en la resolucion de los expedientes, con aumento de garantia para los interesados.

Viniendo ahora á la especialidad del ramo de Obras públicas, ocupa preferente lugar, por su trascendencia, el Decreto de 14 de Noviembre de 1868, sancionado despues como ley, en el cual se establecen las Bases de la nueva legislacion de Obras públicas. Debemos convenir en que, siendo este ramo el más liberal y ordenadamente gobernado siempre en este país, era, sin duda, el ménos necesitado de reforma; pero por el enlace que tienen con los más vitales intereses del país las cuestiones que á dicho ramo se refieren, brindaban con la mejor oportunidad para hacer pública y solemne profesion de los principios económicos y políticos que queria tomar por bandera el nuevo Gobierno. Por eso, aun cuando en ese Decreto se establecen medidas tan importantes como la libertad de explotacion y la perpetuidad de las concesiones, la atención pública se fijó con marcada preferencia en el brillante preámbulo que puso el Sr. Echegaray á la firma del Sr. Ruiz Zorrilla. Inútil es que repitamos ahora juicios de todos conocidos acerca de este notable documento, cuya doctrina y tendencia ha sintetizado en varias ocasiones el Sr. Echegaray, diciendo: «Antes el Estado hacia y no dejaba hacer; en lo futuro, el Estado no debe hacer, y debe dejar hacer; entre tanto que llega esa época, el Estado hace y deja hacer, procurando hacer cada vez ménos.»

Desarrollo de estas bases fué la Ley general de Obras públicas, presentada y no discutida en las Córtes. Tambien se presentó con igual suerte un Proyecto de ley de Expropiacion forzosa por causa

de utilidad pública, ajustada á las nuevas prescripciones de la Constitucion; é interinamente se dió el Decreto de 12 de Agosto de 1869, uno de los primeros que suscribió como Ministro el Sr. Echegaray, conciliando dichas prescripciones constitucionales con la legislacion vigente y establecida. La falta de la ley ántes dicha ha obligado tambien á redactar una Orden circular acerca de los pormenores de la tramitacion de expedientes, cuya aprobacion quebaba pendiente de la resolucion del Consejo de Ministros, y que no ha podido por eso ser publicada.

No se dedicó el Sr. Echegaray con ménos esmero á las reformas y mejoras necesarias en el servicio general de las obras públicas. Si algun exceso hay en el personal del ramo, es sólo en los grados subalternos, cuyo defecto quedó en gran parte remediado suprimiendo la clase de Pagadores en 1.º de Julio de 1870, y la mitad de los Sobrestantes temporeros, en 1.º de Enero de 1871: ademas se han destinado Ayudantes á ciertos servicios de los ramos de Minas y Montes, donde podian tener cabida, aliviando con ventaja de dichos ramos el exceso que en otros pudiera notarse, y evitando crear nuevos empleos y nuevos compromisos. Se ha proscrito asimismo el empleo de nuevo personal facultativo temporero, tanto en las comisiones de estudio como en cualquiera otra dependencia. Las indemnizaciones por gasto de movimiento, que eran origen de disgusto y molestia para todos, tanto por la escasez de sus tipos como por las dilaciones y vejámenes que ocasionaba su justificacion y cobro, quedaron sometidas á un nuevo sistema por la Instruccion de 24 de Agosto último. Y para responder á las reclamaciones de varios diputados, estaba preparado un Proyecto de ley de Cuerpos facultativos, que las crecientes ocupaciones de la Cámara impidieron presentar.

La Escuela especial del Cuerpo ha sido mirada por el Sr. Echegaray con la mayor solicitud, y gracias al Decreto de 25 de Octubre de 1868, quedó cimentada sobre los más sanos principios de libertad y descentralizacion científica, sin caer en los escollos en que el nuevo régimen ha lanzado á la enseñanza universitaria, cuyos jefes dirigen su vista hácia la organizacion de las escuelas especiales, como la única salvacion posible para la disciplina académica. Los preceptos de aquel decreto han quedado cumplimentados en el nuevo Reglamento de 24 de Octubre de 1870, conforme al cual se rige nuestra Escuela desde principios de este

curso. Y no son de olvidar las mejoras materiales que dicho establecimiento ha obtenido, como la instalacion del Gabinete fotográfico, y la fundacion de un departamento de Experimentacion científica.

Finalmente, las Memorias estadísticas de Obras públicas se han impreso con más actividad que nunca, quedando preparados los materiales para salir á luz en breve plazo los tomos correspondientes al primer año de la revolucion.

En el ramo de Carreteras, el Sr. Echegaray, como ingeniero, no podía ménos de atender con preferencia á la conservacion y reparacion. Con este objeto se han aumentado las consignaciones del presupuesto, no descuidando con ningun pretexto ese servicio, y se ha hecho acercar más á su práctica y pormenores á los Ingenieros, suprimiendo uno de los dos subalternos que mediaban entre ellos y los Capataces. Al mismo tiempo se ha obtenido una economia anual de seis millones de reales por el abandono de 2.500 kilómetros de carreteras del Estado, decretado por la Ley de presupuestos de 1870. Esta medida, que ha sido diversamente interpretada, tanto por sus tendencias como en lo relativo á su importancia material, no tuvo más objeto que quitar al presupuesto del Estado un gravámen completamente inútil, por cuanto los intereses del comercio general, servidos por líneas de ferro-carriles en ciertas direcciones, no necesitaban ya de las antiguas carreteras paralelas á ellas. Esos trozos podrán ser útiles al tráfico local ó al servicio particular, pero es lo cierto que el Estado no tiene por qué gastar en ellos nada, y que reporta verdadera ganancia con abandonar el capital que han costado. Si los pueblos sacan provecho de esas vias, pueden pedir las para sí los Ayuntamientos y Diputaciones, y pasan de 1.800 los kilómetros que se les han entregado, pero debe tenerse entendido que la medida es de *abandono*, no de entrega, y que por tanto los fines del Gobierno se han cumplido aún cuando no hubieran pedido un solo kilómetro aquellas Corporaciones, no procediendo en ningun caso la retractacion de dicha medida. Por el contrario, si las corporaciones populares se apresurasen á pedir el resto de los kilómetros abandonados, y los conservasen bien, el Gobierno podría pensar en cederles nuevos trozos con alivio del Erario público, y obedecería entónces más á un principio descentralizador que á la necesidad de economia.

En cuanto á las obras de nueva construccion,

el Sr. Echegaray, conforme á sus principios, y atendiendo muy principalmente á la penuria del Tesoro, se limitó á incluir en el presupuesto la cantidad precisa para cumplir con las contratatas ya comprometidas. Las Córtes, sin embargo, no consideraron conveniente esa limitacion, y concedieron crédito bastante para completar obras comenzadas, ó dotar de líneas de carretera á las provincias injustamente desatendidas por gobiernos anteriores. La dificultad con que los pagos se efectúan han hecho ilusoria la eficacia de gran parte de los créditos concedidos, porque si bien el Ministro de Fomento adjudica subastas, los Ingenieros certifican obras, y la Ordenacion de pagos expide puntualmente libramientos, los Tesoreros no los hacen efectivos y los Contratistas paran las obras ó rescinden los contratos.

Justo es que los que gastan el firme de las carreteras sean los que contribuyan con lo necesario para repararlo, y en ese sentido nada habia más razonable que la contribucion de Portazgos y sus análogos. Pero la exigüidad de sus rendimientos, los absurdos principios proteccionistas en que estaba fundada su tarifa, y la elevada proporcion de los gastos que ocasionaba su cobro, eran causas suficientes para que de tiempo atras se pensára en su abolicion, reemplazándola con otra más universal y sencilla. Tal reforma no sellevó á cabo hasta que, convenidos los Ministerios de Hacienda y Fomento la presentaron á las Córtes Constituyentes, quedando definitivamente decretada y establecida desde 1.º de Julio de 1859.

Importantes son las disposiciones tomadas en estos dos años en materia de Ferro-carriles; pero su iniciativa corresponde á las Cortes, y su espíritu, preciso es confesarlo, no está muy de acuerdo con los principios liberales proclamados al comienzo de la revolucion. La Ley de auxilios á los ferro-carriles de Galicia, la de la línea de Malpartida á Monfortiño, y sobre todo, la Ley de líneas complementarias de 2 de Julio último, cuyo proyecto se exigió al Ministro por la ley anterior, obedecen más á los sentimientos de simpatía de los Sres. Diputados hácia las provincias interesadas, que al deseo de entrar en el camino del individualismo administrativo. El Ministro, que conciliando la justicia con la equidad y la conveniencia, tenía redactado un proyecto de ley de ferro-carriles, en que se atendía á las comarcas más desfavorecidas, sin faltar á las Bases de 14 de Noviembre, tuvo que abandonarlo para acomodarse á la prescripcion legislativa y al

espíritu que la dictó, presentando otro proyecto, que al fin fué bastante trastornado en la discusion. No juzgarémos ahora si el Sr. Echegaray, dadas sus doctrinas y sus antecedentes, hizo bien en ceder hasta el punto que lo hizo á las exigencias de los Diputados; sólo habrémos de consignar que el texto de la ley nos parece ineficaz en muchas partes, y fácil fuente de abusos en otras. Tampoco fué aceptada por la Cámara la intentada reduccion del Personal administrativo de Inspecciones á sus justos limites, por lo cual el Ministro se concretó por Orden de 20 de Agosto á deslindar claramente la competencia y atribuciones de las Inspecciones facultativa y administrativa, dejando para cuando la reforma pudiera tener lugar el pensamiento de organizar el personal con bases parecidas á las de las Secciones de Fomento. Dificultades como éstas no han existido para dictar algunas disposiciones descentralizadoras, como la orden de 5 de Diciembre de 1868, que exime de aprobacion prévia á las tarifas especiales y contratos particulares; la de 15 de Febrero de 1869, que facilita la aprobacion de obras de ampliacion y mejora de las vias férreas, y las de 12 de Noviembre de 1868, 17 de Abril y 2 de Mayo de 1869, que simplifican la documentacion de proyectos.

Respecto de Aguas, lo más notable es la Ley de 20 de Febrero de 1870, originada tambien en la discusion de una ley de concesion particular, la del Canal de Cinco Villas. Dicha ley, asimismo bastante alterada de como la propuso el Ministro, tiene por objeto principal asegurar á los constructores de canales la parte de los tributos que con objeto de ayudarles en la empresa se perdonaba á los labradores. La discusion de sus disposiciones nos llevaria demasiado léjos; baste decir que el público en general las ha recibido con aplauso, y que nosotros tememos que á su sombra se repita la historia desgraciada de las compañías de ferro-carriles. Abrigamos, siu embargo, la esperanza de que con el Reglamento para la ejecucion de esta ley, de 20 de Diciembre último, se corregirán muchos abusos, que la mala fe de los agiotistas pudiera intentar. Preparóse además una extensa Ley de aguas, que, en vista de lo sucedido á las demas, no ha sido presentada; debiendo recordar que las prescripciones más tirantes de la ley vigente de 1866 fueron ya anuladas en las Bases de 14 de Noviembre.

El estudio hidrológico del país, tanto en su objeto como en su organizacion, ocupó con preferen-

cia la atención del Sr. Echegaray desde el principio. Convencido de que los trabajos científicos de la Hidrología no deben separarse de los administrativos, y que éstos no pueden ser segregados del servicio ordinario de las provincias, fué suprimiendo sucesivamente las divisiones hidrológicas de Santander, Sevilla, Valencia y Málaga; y madurado entre tanto el plan definitivo para que se refundiese en dicho servicio de provincias el mencionado de Hidrología, expidió en 27 de Diciembre último el Orden é Instrucción que crea una Comisión central para recoger los resultados científicos de las observaciones hidráulicas de los Ingenieros, y pedir las necesarias para completar el conocimiento exacto del caudal de nuestros rios, y del régimen de las aguas en toda la nación: con lo que quedaron definitivamente suprimidas todas las Divisiones hidrológicas restantes.

En punto á Puertos, no debe quedar olvidada, á pesar de su pequeña importancia, por las tendencias descentralizadoras que manifiesta, la Orden de 19 de Octubre de 1869, que comete á los Gobernadores de provincia la facultad de nombrar los empleados administrativos de los muelles, á propuesta de los Ingenieros jefes. Otras disposiciones de carácter general no se han tomado; pero la resolución de muchos expedientes particulares ha sido de la mayor consecuencia, porque han fijado los puntos más controvertidos de la nueva legislación, ó han abierto camino á la iniciativa local. De esta última especie son las disposiciones que entregaron el puerto de Valencia y el de Pasajes á las respectivas Diputaciones, y las que confiaron á Juntas especiales los de Barcelona, Tarragona y Sevilla. Las concesiones de puertos en Gijón y en Cádiz á particulares han declarado esta clase de obras comprendidas en el Decreto-ley de 14 de Noviembre, la del muelle de Puntales, en la bahía de la última ciudad, ha fijado la inteligencia de lo que son mayores ventajas de un proyecto; y las de los terrenos encharcados en Avilés y en Vigo han establecido jurisprudencia para otorgar el derecho de utilizar obras empezadas y no concluidas por el Estado.

De los demas ramos que se han agregado á la Dirección de Obras públicas en 1868, el que tiene más íntima relación con éstas es el de Comercio. Apenas constituido el Gobierno provisional, se expidió el Decreto de 28 de Octubre de 1868, que suprimiendo la inútil y aun perjudicial tutela administrativa, declaró libre la gestión y constitucion

de todo género de Sociedades. Más afortunado que los demas del mismo tiempo, este decreto ha sido desarrollado en sus principios y sus consecuencias por la Ley de Sociedades de 19 de Octubre de 1869, una de los más liberales que sobre la materia se han dictado en Europa y América. La libertad de contratación de efectos públicos recibió el debido homenaje con el Decreto de 30 de Noviembre de 1868, en lo relativo al privilegio de los Corredores y Agentes, y por el de 12 de Enero siguiente, respecto de la creación de Bolsas; y la reforma del vetusto Código de Comercio que nos rige está ya á punto de terminarse por la Comisión creada por el Decreto de 20 de Setiembre de 1869, cuyo preámbulo constituye el extenso programa de lo que se proponía el Sr. Echegaray presentar á la consideración del Congreso. Por último, la Ley de quiebras de las Compañías de ferrocarriles, promulgada en 12 de Noviembre de 1869, despues de haber sido minuciosamente discutida en Comisiones de fuera y dentro del Congreso, y en las sesiones del mismo, ha venido á sentar reglas fijas para tramitar esos difíciles negocios, aceptando la parte esencial de la legislación que rige en Inglaterra.

En el ramo de Industria, reducido por lo comun á la tramitación de los privilegios de invención y de marca, no se ha hecho más que presentar un Proyecto de ley de Platería, que no se ha discutido, y suprimir los títulos privilegiados de Tasadores por Orden de 28 de Mayo de 1870. Las últimas disposiciones en este negociado han sido relativas á la preparación necesaria para que España acuda á las exposiciones anuales de Londres; disposiciones contenidas en el Decreto de 26 de Diciembre de 1870 y la Instrucción y órdenes de 30 del mismo.

El ramo de Minas entró en el camino de las reformas liberales con las Bases para la nueva legislación, dadas por Decreto de 29 de Diciembre de 1868, y extendidas en el Proyecto de ley de Minas, que ha quedado sin discutir. El Decreto de 25 de Octubre de 1868 comprendió también á la Escuela de Minas, cuyo Reglamento ha sido aprobado en 24 de Octubre del pasado año. Por último, la creación de la Comisión geológica, hecha por Decreto de 28 de Abril de 1870, completa el cuadro de las disposiciones generales tomadas en esta materia.

Los Montes son uno de los asuntos administrativos más difíciles y más embrollados. Para hacerles entrar en el concierto que presentan las Obras

públicas y las Minas, se redactaron, de acuerdo con el Ministro de Hacienda Sr. Figuerola, unas Bases para la nueva legislación, las cuales dieron origen á un Proyecto de ley, cuyo articulado se estaba desenvolviendo y redactando al dejar el Sr. Echegaray el Ministerio. La Escuela de Montes fué comprendida en el Decreto de 25 de Octubre ya citado, aprobándose su Reglamento nuevo en 24 de Octubre último; y verificada su traslación al Escorial, con bosques y campos propios para los estudios forestales, es de esperar que la enseñanza de esa carrera llegue al más alto grado de prosperidad. Y en cuanto al servicio provincial, el Decreto de 28 de Agosto de 1869, organizando la Guardería y Personal subalterno, introdujo la descentralización, la seguridad en los cargos y la regularidad en su desempeño, que nunca podrá ser en ningún ramo lo que es debido, sino se miran con más formalidad y respeto las cuestiones de personas, y no se antepone el servicio público á los más respetables intereses particulares.

Para concluir, diremos que en el ramo de Agricultura no se han tomado disposiciones de carácter general, más que la reforma de las Juntas de Agricultura, Industria y Comercio, y la de la Escuela central de Agricultura, instalada ahora en la Florida; pero el honor de estas medidas no pertenece al Sr. Echegaray, que aunque Director del ramo á la sazón, se hallaba gravemente ocupado en otros asuntos, quedando éstos á la iniciativa del Ministro. Más adelante, sin embargo, se dedicó con afán á mejorar y vigorizar la enseñanza de la Escuela, que con tantos inconvenientes tiene que luchar.

Tal es el sucinto cuadro de lo hecho durante estos dos años pasados en los ramos de la administración pública que con más afán miran los hombres amantes de la prosperidad del país. Nuestra amistad con las personas que los han dirigido ó que han intervenido en ellos, y nuestras aficiones por otra parte, nos han permitido conocer, además de lo que se ha llevado á cabo, lo que estaba preparado y las miras que en las regiones oficiales había. De la parte que en todo pueda ó no caber al Sr. Saavedra, último Director general, los que sepan los cariñosos lazos de parentesco que le unen al que suscribe, no extrañarán que la pase en silencio. Mucho queda que hacer todavía; pero sólo con llevar á cabo las reformas iniciadas ó intentadas durante la permanencia del Sr. Echegaray en la Dirección ó en el Ministerio, hay bastante para

que se conozca que los esfuerzos de los hombres de la situación creada en Alcolea tienden á algo mejor que las estériles cuestiones de influencia personal.

P. CLAIRAC.

OBRAS PÚBLICAS DE ESPAÑA.

(Conclusion).

Conviene que recuerden nuestros lectores que hasta hace algunos años cada parroquia ó distrito de la ciudad de Londres procedía con entera independencia de las demás y de toda autoridad ó centro superior: para evitar los males que de esta desorganización resultaban, se formó una comisión de delegados de las diferentes circunscripciones que componen la gran metrópoli, á cuya comisión se encargaron todas las obras municipales. Esto, sin embargo, no es suficiente para remediar los inconvenientes que con dicha Comisión quisieron evitarse, pues que, con motivo de la construcción de un viaducto en uno de los puntos más notables de Londres, se ha promovido recientemente una discusión en la Cámara, en la cual se censuró la anarquía con que se se procede en la adopción y en la ejecución de las obras en aquella capital.

Lord Elcho censuró la carencia de toda clase de centralización é intervencion, en materia de obras públicas, en Londres. Dijo que semejante desorganización no existe en ninguna capital del mundo civilizado, de lo cual es responsable la Cámara de los Comunes, que no ha dado poderes suficientes á ninguna autoridad para intervenir con eficacia. El orador presentó ejemplos notables de los graves inconvenientes de semejante estado, y añadió que la aprobación de la Cámara para ciertos proyectos es una garantía insuficiente contra semejante anarquía. «Las comisiones del Parlamento, dijo, no tienen tradiciones ni jurisprudencia establecida, y deciden una misma cuestión unas veces de un modo y otras de otro. «El orador reclama que el Gobierno acuerde lo que corresponda.

MM. Buxton y el Vizconde de Burg expresaron las mismas opiniones que lord Elcho, y el segundo añadió que no hay autoridad alguna que impida la destrucción de un sitio magnífico con una obra, que es la mayor monstruosidad del mundo: añadió que el conflicto de atribuciones que existe en