

MADRID, 15 DE NOVIEMBRE DE 1872.

TOMO XX.

NÚM. 21.

SUMARIO.

Las obras públicas en el presupuesto del Estado. — Carreteras de la provincia de Santander, por M. — Participación del Estado en las obras públicas. (Opinion del Sr. Montesino). — Conservación de carreteras (conclusion). — Obras municipales de París (conclusion), por M. — Parte oficial. — Noticias varias. — Anuncio.

LAS OBRAS PÚBLICAS

EN EL PRESUPUESTO DEL ESTADO.

Con motivo del presupuesto acordado por el Gobierno para cubrir las atenciones de obras públicas, en Agosto del año próximo pasado tuvo ocasion la REVISTA de exponer su opinion acerca de tan grave y trascendental asunto. Pero el precepto legislativo que redujo á 600.000.000 de pesetas el importe de los gastos del Estado, daba á aquellos presupuestos un carácter circunstancial, que reducía forzosamente el campo de la discusion; así hubo de versar principalmente sobre la distribucion de la cifra acordada, sin tratar del carácter de este gasto y su significacion entre los que constituyen las obligaciones del Estado, con toda la amplitud que habria podido hacerse sin aquella limitacion.

Hoy el Gobierno, al formar los presupuestos que ha presentado á las Córtes, no ha tenido que ceñirse, es verdad, á una cifra ya acordada, pero ha debido atemperarse á las circunstancias del Tesoro que, como es bien sabido, imponen suma parsimonia en los gastos. Sin embargo, dentro de los límites en que por esta causa ha debido encerrarse, es de suponer que, siquiera en su estructura, el presupuesto es la síntesis de su opinion sobre las necesidades del país y los medios más adecuados de satisfacerlas, y viene, por lo tanto, á ser la aplicacion práctica de los principios que profesa acerca de cada uno de los ramos de la Administracion pública. Veamos,

pues, lo que puede significar ese presupuesto en materia de obras públicas.

Atendiendo á la conservacion de las obras que se hallan á cargo del Estado y demas obligaciones de carácter permanente, sólo se consignan en el presupuesto las cantidades que se han conceptualado estrictamente necesarias para este fin. — Esto, sin embargo, no arguye que éntre en el pensamiento del Gobierno renunciar á la ejecucion de nuevas obras, cuando ménos por ahora; ántes, al contrario, parece que trata de darlas mayor impulso, dedicando á este objeto el producto de una operacion de crédito, especialmente destinada á fomentar su desarrollo.

Esta division puede tener una de dos significaciones: ó confiere á las obras nuevas un carácter eventual ó transitorio, que revelaria el ánimo de renunciar dentro de un plazo más ó ménos largo á su ejecucion por cuenta del Estado, ó la imprescindible necesidad de atender á lo que como una de las obligaciones del Estado se reconoce, ha ocasionado una solucion que, si pudiera calificarse de empírica, ofrece acaso el medio de obtener más inmediatos resultados, puesto que durante el período indispensable para que el Tesoro llegue á un estado de mayor desahogo, sólo se grava el presupuesto con la suma necesaria para cubrir los intereses y amortizacion del capital invertido; haciendo así posible lo que la situacion de nuestra hacienda no consentiria de otro modo. En este caso, lo transitorio sería esta medida que, en tal concepto, no habria de merecer de seguro nuestra censura.

Pero de ser éste el pensamiento del Gobierno, como todo nos induce á creer, no pueden ménos de llamar nuestra atencion las cifras que en el presupuesto figuran; porque suponiendo una buena organizacion del servicio, las consideramos á todas luces insuficientes para cubrir las atenciones que, aún dentro de la más

estricta economía, son imprescindibles; y decimos esto, porque son harto escasas las cantidades que para material y mano de obra se presuponen, así como para personal facultativo.

No necesitamos repetir aquí lo que la REVISTA tiene ya demostrado ántes de ahora. Basta recordarlo para comprender que si se ha de atender cual es debido á la conservacion de los 16.000 kilómetros de carretera que son de cargo del Estado, á la conservacion y servicio de los faros, á los de los puertos, á la inspeccion y vigilancia de los ferro-carriles, á las necesidades de la Administracion central y á la accion que al Gobierno toca ejercer en las obras mismas que ejecutan de su cuenta los particulares y empresas, ya en aprovechamientos de aguas, como en obras marítimas de todas clases, y otras, con la expedicion necesaria para que aquella accion no se convierta en rémora; si todo esto, repetimos, ha de hacerse de manera que lo que es debido á falta de medios no se achaque á defectos de sistema, parece insuficiente la cifra que para sostener el personal indispensable se consigna en el presupuesto: y lo es más aún por lo mismo que, como ya hemos dicho, consideramos tambien escasas las cantidades que se presuponen para conservacion, y en general las que figuran para todos los servicios. Compréndese por lo tanto que con tales elementos no sea fácil dar á la ejecucion de obras nuevas el impulso que arguye la operacion de crédito que se proyecta.

Esto no obstante, renunciemos por hoy á entrar en la discusion á que esto podria conducirnos; porque la solucion esencialmente práctica que se intenta y á que obliga nuestra situacion económica, no consiente ser juzgada en el terreno de los principios, sino que por su misma naturaleza podrá ofrecer buenos ó malos resultados, segun los términos en que se plantee. Forzoso nos es, por lo tanto, esperar á que el conocimiento de los hechos nos permita fundar nuestro juicio, que expondremos con la lealtad de siempre.

CARRETERAS DE LA PROVINCIA DE SANTANDER.

La provincia de Santander se puede comparar á un cuadrilongo, cuyos lados mayores tienen en general su direccion de E. á O. y son paralelos al mar, que la limita por el Norte; por el Sur la divisoria de la cordillera cantábrica la separa de las provincias de Búrgos y de Palencia. Entre el puerto del Escudo, origen del rio Luena, primer afluente principal del Pas, y la proximidad del de Piedras Luengas, donde nace el arroyo de Valdeprado que afluye al rio Deva, la provincia tiene una gran entrada al Sur, comprendiendo en ella casi todo el partido judicial de Reinosa, que es uno de los de mayor extension en la provincia.

Seis rios y valles principales, puede considerarse que corren de Sur á Norte, y enumerados desde Oriente á Occidente, son el Ason, el Pas, el Besaya, el Saja y el Deva; siguen á éstos en importancia el Miera y el Nansa. Siendo esta provincia de las de ménos superficie, limitada por uno de sus lados de mayor extension, por una elevada cordillera, cuya distancia al mar es relativamente pequeña, su territorio es natural que sea montuoso, y su sistema de comunicaciones ha de tener por base una serie de líneas que descenden por los valles expresados desde la parte alta de la cordillera cantábrica á la costa; ademias, esta circunstancia es tambien debida á la necesidad de poner en comunicacion la provincia de Santander con las limítrofes de Palencia y Búrgos y con el interior de la península.

De las carreteras comprendidas en el plan general, correspondientes á esta provincia, descenden de la cordillera cantábrica las de tercer orden, de Balmaseda á Castro Urdiales por la cuenca que desemboca en la ensenada de Brazomar, frente á Castro; la de Cereceda á Laredo por la cuenca de Ason; la de Ampuero á Santoña, de la cual sólo se ha construido la seccion de Bárcena á dicha plaza, correspondiendo el resto á la línea anterior y á la de Solares á Onton, la carretera tambien de tercer orden del convento de Soto á Salaya, en el valle del rio Pisueña, afluente del Pas; la del mismo orden de