

MADRID. 4.º DE ABRIL DE 1874.

TOMO XXII.

NÚM. 7.

SUMARIO.

Las bases para la nueva legislación de Obras públicas (continuación), por D. Rafael Yagüe. — Ferro-carriles. — Noticias varias.

LAS BASES

PARA

LA NUEVA LEGISLACION DE OBRAS PÚBLICAS,

DE 14 DE NOVIEMBRE DE 1868.

III.

(Continuacion.)

Continuando en el exámen que venimos haciendo de las Bases de 14 de Noviembre, vamos á ocuparnos hoy de los puntos que nos faltan para completarle.

Es uno de ellos, y tal vez el más importante por sus consecuencias, el relativo á las obras provinciales y municipales.

Asiéntase, y con verdad, en el preámbulo, que la libertad de la provincia y del municipio constituyen uno de los dogmas fundamentales de la revolucion de Setiembre.

No puede negarse esto; pero vamos á ver hasta qué punto las Bases han satisfecho esas exigencias, y si realmente la libertad que para el municipio y la provincia se pedía, excluían aquellos principios de buena administracion y gobierno que deben imperar en toda nacion que no esté regida por el régimen de la *Commune*.

El artículo de las Bases esencialmente destinado á este punto, es el 10. En él se consigna que las diputaciones y los ayuntamientos pueden ejecutar las obras comprendidas en los artículos 1.º y 2.º, en la misma forma y bajo las mismas condiciones que los particulares.

Ahora bien; esta consagracion de la persona-

lidad jurídica del municipio y de la provincia, ni es una cosa nueva, ni tiene absolutamente nada que ver con la libertad administrativa que para las provincias y los municipios reclamaban los partidos políticos que llevaron á cabo la revolucion de Setiembre. Esa personalidad la habian gozado por completo, no ya tan sólo para la ejecucion de las obras del Estado, sino tambien para la gestion de las obras provinciales y municipales. Aun en el supuesto de que la legislación vigente hasta 1868 pusiera trabas al municipio y á la provincia para la gestion de las obras de su peculiar cargo, no entendemos que la concesion de la personalidad jurídica fuera suficiente, ni áun apropiada, para romper estas trabas.

Creemos, por lo tanto, que el art. 10, tomado en su sentido literal, es perfectamente baldío é inútil; y tomado ó interpretado en el sentido de la absoluta independencia en la gestion de las obras públicas por parte de la provincia y del municipio, le juzgamos altamente perjudicial y contrario—como tantas otras prescripciones de las Bases—al sentido eminentemente práctico, que, segun ellas reconocen, afectó siempre la revolucion de Setiembre.

Dícese en el preámbulo, al justificar ese artículo 10, que, áun con él, los intereses individuales quedarán plenamente garantidos, puesto que entre la corporacion municipal ó provincial y el individuo, estará siempre la accion del Gobierno para dirimir los conflictos que de la oposicion de los intereses provinciales ó municipales y los del individuo pudieran surgir; y esto es completamente inexacto. Asimiladas por el artículo 10 las diputaciones y las municipalidades á los particulares para la ejecucion de las obras públicas, y siéndoles aplicables, por tanto, todos los artículos de las Bases referentes á la gestion y construccion de obras públicas por aquéllos, el párrafo 5.º, artículo 8.º, muestra bien que,

si respecto á las obras provinciales realmente el gobernador—representante directo y genuino de la administracion central—será el que decida en primera instancia sobre la declaracion de la utilidad pública, los municipios, cuya ilustracion y cuya imparcialidad no pueden suponerse mayores que en las diputaciones y en el Gobierno central, están autorizados por ese artículo para la declaracion de utilidad pública á favor de las obras proyectadas, costeadas ó concedidas por los mismos municipios.

Tal vez se nos objete que la mala organizacion que esto acusaria, es consecuencia de lo poco detallado del articulado de las Bases, y que, ademas de esto, el recurso de alzada en todos sus trámites—que las mismas Bases establecen—da suficiente garantía á los intereses individuales.

Ya hemos expresado nuestra opinion en cuanto á este procedimiento de encomendar la defensa de intereses lastimados al largo, difícil y costoso procedimiento del recurso de alzada. No insistiremos, pues, sobre este punto, y ya demostraremos más adelante que, sin llegar al sistema preventivo, sin despojar á las corporaciones populares de las facultades que les son propias, y sin relevarlas de los deberes que les son inherentes, puede acudir de más fácil manera al amparo de los intereses privados, que pudieran sufrir perjuicios como consecuencia de la gestion municipal ó provincial en el ramo de obras públicas.

Dejando á un lado esta crítica de las afirmaciones del preámbulo, vamos á nuestra vez á permitirnos asentar otras que no creemos fácilmente refutables.

En el mismo art. 10, en que tan omnimoda libertad pretende consignarse á favor de la provincia y del municipio para la gestion de las obras públicas, se expresa que la autorizacion que por él se da no prejuzga la que necesiten obtener esas corporaciones de otros Ministerios.

Y preguntamos nosotros: puesto que reconocéis que la gestion de esas corporaciones no es libre é independiente en absoluto, sino que se ha de sujetar á leyes generales que en nada empecen á su verdadera libertad, á su práctica autonomía y que señalan perfectamente el límite que separa este su modo de ser dentro de un Es-

tado central y el que tienen en el régimen *comunal*, ¿qué circunstancias especiales encontrais en las obras públicas para hacer de ellas una excepcion? ¿Es, por ventura, que no se consideran importantes? ¿Es porque las corporaciones populares han demostrado tal iniciativa, tan vehementes deseos de llevar á sus últimos límites el progreso de este servicio público, que no sólo no requiere, sino que excluye todo estímulo? ¿Es porque se considera que las escasas leyes dictadas con este fin, han puesto trabas al desarrollo de las obras provinciales y municipales? Creemos firmemente que no es nada de esto, y que sólo una impremeditacion—cuyos funestos resultados se han hecho sentir bien sensiblemente en la prosperidad del país—es la que ha podido establecer ese absurdo principio de libertad absoluta y excepcional para el ramo de obras públicas.

Ofender sería la ilustracion de nuestros lectores y la de nuestros adversarios si nos empeñáramos en demostrar la importancia que las obras públicas tienen en sí y por sus consecuencias para el fomento y desarrollo del comercio, de la industria y hasta de las relaciones sociales.

En cuanto á los resultados de la gestion de las corporaciones populares en este ramo y á sus deseos de mejorarlo y de dedicar á ello su preferente atencion, no vacilamos en presentar como única prueba, por ahora, de nuestro juicio acerca de este particular, sólo dos hechos de tal notoriedad, que nos creemos dispensados de entrar sobre ellos ni en explicaciones, ni en demostraciones, que estamos por otra parte dispuestos á dar si esos hechos fueran por alguien controvertidos. Los resultados de la gestion de las corporaciones populares han sido completamente nulos en todas las provincias, excepto en las que se ha adoptado en todos sus extremos la marcha seguida por el Estado, ó en aquellas en que su accion se ha limitado á ayndar á éste. Respecto á los deseos manifestados por esas corporaciones, no conocemos más que uno dominante: el de que el Estado proyecte, el de que el Estado costee, el de que el Estado ejecute áun aquellas obras que ni remotamente pueden presentarse como de carácter ó utilidad general, sino meramente provincial ó local.

En lo que se refiere á las leyes y reglamentos que hasta el presente han regido en esta importante materia, por más que los hemos examinado con exquisita diligencia y preferente atención, confesamos ingénuamente que no hemos encontrado una sola prescripción que pudiera atajar en lo más mínimo la iniciativa ó la acción de las diputaciones y los ayuntamientos. Hemos encontrado, sí, en todos los preámbulos, en todos los documentos que á este asunto se refieren, la amarga queja, la constante lamentación del indiferentismo con que las corporaciones han mirado siempre tan importante servicio. Hemos encontrado en todas esas disposiciones medidas restrictivas, pero sólo para el mal, sólo para el despilfarro, sólo para evitar que estas cuestiones, que tanto interesan á la comunidad de los ciudadanos, pudieran convertirse en beneficio exclusivo de individualidades determinadas, cuyo predominio en esas corporaciones de origen popular es y será imposible remediar en mucho tiempo. No creemos, por lo demás, que fuera tan contraria á la libertad, á la autonomía de esas corporaciones, el que se las prefijara para la gestión de las obras públicas ciertas y determinadas condiciones. ¿Por ventura no tienen que ajustarse en su gestión económica, no tan sólo á las leyes generales de contabilidad del Estado, sino á la particular y privativa de la contabilidad provincial y municipal, cuyas prescripciones son bien rigurosas por cierto? ¿Pues qué, en el ramo de sanidad pueden extralimitarse en un ápice de lo dispuesto en las leyes generales que de esta materia tratan? Respecto á instrucción pública, ¿no están también sujetas á esas mismas leyes de carácter general? Para las obras llamadas construcciones civiles, ó más propiamente, urbanas, ¿no están completamente sujetas á leyes y reglamentos que verdaderamente en ese ramo especial están muy lejos de los principios y de las ideas dominantes en el resto de la administración? ¿Pueden acaso las diputaciones y los ayuntamientos encomendar la asistencia médica á personas que no se hallen investidas del título académico correspondiente? En el ramo de instrucción pública, ¿no tienen también que elegir sus funcionarios entre los

que se hallan para ello en aptitud legal? ¿No han de acudir también para las construcciones urbanas á funcionarios legalmente autorizados?

Pues si todo esto existe, sin que las corporaciones populares ni nadie reclame contra esas disposiciones, ¿qué razón, qué pretexto puede alegarse para que en el ramo de obras públicas — tan interesante como cualquiera de los demás, y más expuesto que muchos de ellos á una mala gestión, á un verdadero derroche de los capitales comunes — no se exija ninguna garantía, ninguna tramitación, ni aún ese mismo título profesional para los funcionarios encargados de la dirección de las obras?

Puesto que el Estado central, en el que hay que suponer de hecho — ya que no de derecho, según ciertas escuelas pretenden — mayor suma de conocimientos, mayores probabilidades de acierto y de imparcialidad, se liga á sí mismo con innumerables trabas para la gestión de sus obras públicas, y ha creado y mantiene para la dirección y vigilancia de ellas un personal especial, ignoramos qué especie de razonamiento pueda hacerse para demostrar que las corporaciones provinciales y municipales, cuya ilustración é imparcialidad pueden, sin ofensa de ellas, suponerse inferiores á las del Estado, han de tener esa absoluta libertad en el nombramiento de los funcionarios encargados de las obras.

Cítase en el preámbulo, y á propósito de esta cuestión del personal, el ejemplo de que la construcción de obras públicas es el único ramo de industria en España en que la libertad profesional ha sido siempre tan grande como en las naciones en cuyo gobierno imperen los principios más excentralizadores; y con tal motivo no podemos ménos de hacer notar que, si esa libertad profesional es realmente beneficiosa, si es una verdadera conquista del progreso, el Estado, á quien quiere presentarse como centralizador, como absorbente, como poco apto para entender de nada, ha sido el que en España ha fomentado, ha tolerado, ha establecido, y hasta casi podríamos decir que ha impuesto esa libertad profesional, con la cual estamos conformes siempre que se trate de la gestión individual, de la construcción de obras por los particulares, por-

que verdaderamente en ese caso el interés directo individual será el mejor juez de la aptitud y de los conocimientos del funcionario que emplee. Pero por lo mismo que esto creemos, negamos en absoluto que corporaciones de duración temporal y de elección popular, sujetas, no tan sólo á los vaivenes de la política, sino á las influencias de localidad, tengan la aptitud conveniente para poder discernir de la de los funcionarios que empleen. Hé aquí por qué, sin menoscabar la libertad de acción que tienen y deben tener esas corporaciones, no encontramos fuera del cuadro de nuestro actual sistema administrativo el que se les impongan ciertas condiciones para la elección de las personas que coloquen al frente de la dirección de las obras públicas.

Y no se nos diga que este asunto del personal es poco importante y poco digno de ser discutido. En primer lugar, nada tiene de interesante, porque el Cuerpo á que nos honramos de pertenecer no ha tratado nunca de intervenir en la gestión de esas obras, y respecto, sobre todo, á las obras municipales, la misma importancia técnica de sus estudios le aleja—excepto en muy contadas poblaciones—de pretender la dirección de los trabajos, relativamente insignificantes, que los demás municipios pueden llevar á cabo. Pero por lo mismo que esta cuestión de personal no puede atribuirse á mezquinos móviles, es por lo que hemos de insistir en ella. La necesidad de poner al frente de las obras públicas del Estado un personal idóneo, un personal dotado de ciertas condiciones, es lo que ha hecho crear en España, como en casi todas las naciones de Europa, los Cuerpos y las escuelas de Ingenieros de Caminos. Esa misma necesidad ha hecho que en naciones tan suspicazmente celosas del *self government* como lo es Inglaterra, la opinión pública, las informaciones parlamentarias, tiendan desde hace mucho tiempo, tanto á que la gestión de las obras se encomendase á personal idóneo, cuanto á que este mismo personal fuera de carácter permanente.

En nuestra patria, en el período de organización de nuestra administración, que, independientemente de toda consideración política, no puede ménos de reconocerse que se verificó des-

pues de la pasada guerra civil en adelante, esta cuestión fué de las que más llamaron la atención de los Gobiernos, y en varias leyes y decretos ya se indicaba que uno de los graves defectos y una de las causas perennes de la ineficacia de la gestión de las diputaciones y ayuntamientos en el ramo de obras públicas, dependía en gran parte de la falta de idoneidad y de seguridad de los funcionarios empleados con este objeto.

Y si de esta cuestión del personal, que á algunos podrá parecer pequeña, pasamos á otras cuestiones de más trascendencia, relativas á la organización de las obras públicas locales, no sabemos por qué no han de dictarse, como ya hemos indicado, reglas generales á que las diputaciones y ayuntamientos hayan de sujetarse en la gestión de estos asuntos.

Y para que no se nos tache de apasionados, manifestaremos que, aunque no del todo, nos satisfacen las disposiciones que respecto á obras provinciales y municipales se consignaron en el proyecto de ley presentado á las Cortes Constituyentes por el mismo Ministro de Fomento que promulgó las Bases. ¡Prueba elocuente, más que otra alguna, de la insuficiencia de las disposiciones de esas Bases referentes á este punto, puesto que nada hay en ellas cuyo natural desarrollo pudiera decirse que eran las disposiciones de la ley presentada á las Cortes Constituyentes!

Fíjense en este último proyecto de ley como condiciones esenciales para la gestión de las obras provinciales y municipales, los siguientes trámites: que á la ejecución de toda obra deberá preceder un acuerdo de la respectiva corporación; que este acuerdo ha de recaer sobre un proyecto aprobado por la misma con arreglo á las leyes y reglamentos; que se haya practicado una información de utilidad pública, á la que haya servido de base el mencionado proyecto, y cuyos trámites serán análogos á los que deben seguirse para las obras del Estado; y por último, que ninguna obra, aún después de cumplidos todos estos requisitos, podrá llevarse á ejecución si para ella no hay crédito anteriormente consignado en el presupuesto. Échase todavía de ménos entre estos requisitos y condiciones, el muy esencial, en

nuestro concepto, de que las obras que hayan de ejecutarse por parte de estas corporaciones sean las comprendidas en un plan general previamente aprobado, y en cuya formacion debe intervenir el Estado para regular y armonizar los intereses de unos y otros municipios, de unas y otras provincias, con el elevado criterio, con la completa imparcialidad con que el Estado—por más que digan sus detractores—ha resuelto, resuelve y resolverá esta clase de cuestiones.

Si esta intervencion se añadiera, pues, á las prescripciones consignadas en el proyecto de ley que hemos citado, nada tendríamos que oponer fundamentalmente á él. Aunque incompleto á nuestro juicio, séanos permitido presentarle como decisivo y nada sospechoso argumento en favor de nuestra opinion, contraria á lo preceptuado en las Bases, puesto que las disposiciones de ese proyecto de ley, ni guardan relacion, ni se derivan directa, ni indirectamente, ni puede reconocérseles como fundamento los artículos de las Bases referentes á las obras provinciales; marcando bien claramente el articulado del proyecto de ley que en el ánimo de los autores de las Bases concluyeron por abrirse paso la serena razon y la lógica inflexible de los hechos.

Vamos á entrar ahora en el exámen de otro punto capitalísimo, tanto por la importancia teórica que reviste, cuanto por las consecuencias que en la práctica ha venido á producir. Nos referimos á la manera con que en el preámbulo y en el articulado de las Bases se tratan y discuten las obras del Estado.

Establécese en el preámbulo, al ocuparse de estas obras, una inexplicable tésis. Afírmase que, para darse cuenta exacta del carácter que afecta la legislación vigente de obras públicas, conviene fijar la atención *en dos puntos radicalmente distintos: los fondos ó capitales con que se costean, y la persona ó entidad que las ejecuta.*

Hemos calificado de inexplicable este planteamiento de la cuestion, porque no acertamos á comprender cómo han podido considerarse como puntos cardinales los que no son más que los dos aspectos industriales de la construcción de las obras públicas: el capital y el trabajo. Pero ¿es

que en las obras públicas no hay otro problema que estudiar más que la ejecucion material de ellas, que es donde encaja perfectamente esa division entre el capitalista y el constructor? De ninguna manera. Las obras públicas—que no son, como algunos equivocadamente sostienen, aquellas que se construyen para satisfacer servicios públicos, sino que constituyen por sí mismas un servicio, del que ya hemos dicho que el Estado no puede, ni debe desprenderse—las obras públicas, repetimos, pueden y deben considerarse bajo dos puntos de vista: uno de ellos el de su verdadera gestion, es decir, lo que se refiere á promoverlas, á concederlas, á procurar que no vengán á alterar condiciones esenciales, bien de tráfico, bien económicas, ó bien administrativas y políticas; y otro punto de vista es el que se refiere á la ejecucion material de las obras.

Respecto á la gestion de ellas, creemos haber demostrado en el curso de nuestro trabajo que no sólo no es justo, sino que además es verdaderamente perjudicial que el Estado se exima de los deberes que, en representacion de la comunidad, debe cumplir con escrupuloso esmero.

En cuanto á lo segundo, ó sea á la construcción, somos y hemos sido siempre partidarios de que el Estado fomente y favorezca, en cuanto posible le sea, la iniciativa individual.

Y aceptando, respecto á esta segunda parte exclusivamente, la distincion que en el preámbulo se hace entre las funciones del capitalista y las funciones del trabajador ó constructor, somos tambien partidarios leales, de que el Estado se desprenda del cargo, de la funcion de capitalista en todas aquellas obras que no sean realmente de utilidad general para toda la nacion, y decline esa funcion en las corporaciones provinciales y municipales ó en las asociaciones que más directamente hayan de utilizar las obras que se construyan.

Respecto á la construcción, no vacilamos en tachar de inútiles y perjudiciales por su misma inutilidad, cuantas consideraciones se hacen acerca de ella en el preámbulo.

Ya lo hemos dicho anteriormente: si es un verdadero progreso, si es una verdadera con-

quista el que los capitales y la industria particulares se hayan dedicado en nuestra patria á la construcción de obras públicas, no puede negarse—sin un ciego apasionamiento de escuela—que es debido ese progreso, que es debida esa conquista á la inteligentísima acción del Estado. Creemos, pues, perjudicial—y la práctica ha venido á darlo á conocer—esa discusión, en mal hora suscitada en el preámbulo, respecto al carácter que presentaba de hecho y de derecho la gestión del Estado en obras públicas, sin que haya tenido otras consecuencias que la de falsear por su base todo principio de buena administración, y toda especie de consideración hacia la gestión del Estado, que alguna merece (ya por los servicios que ha prestado, ya por la constante buena voluntad), con que ha dedicado su atención al progreso y desarrollo de las obras públicas.

Pero dejando esto á un lado, confesamos sinceramente que no alcanzamos á ver qué conexión tienen con las premisas, que en el preámbulo se asientan, algunas de las consecuencias que en el mismo se deducen. Entre otras, vamos á fijarnos en la de que la consecuencia natural de tal estado de cosas (el existente en Noviembre de 1868) es la de inventariar todas las obras públicas que la nación española posee, distribuir las despues en grupos, segun sus caracteres especiales, y dar á cada uno de estos grupos el conveniente destino. Se declara en el preámbulo que «obras tales como las carreteras y los faros, que pueden ser usados en comun, deben quedar en poder del Estado, y deben entregarse gratuitamente al uso público.» Segregado ese grupo, dicese que «deberá formarse otro con todas aquellas que, en virtud de la explotación especial que exigen, no pueden ser aprovechadas en comun por el público, y todas ellas se venderán resueltamente á la industria privada.» Añádense en el art. 15, referente á esta distribución, otros dos grupos, que son los de «aquellas obras que deban arrendarse, ya para su conservación, ya para su explotación»; y por último, «las que conviene abandonar á las provincias ó municipios.»

Vamos á examinar la razón de ser de esta ar-

bitraria división en grupos, y aunque á la ligera, habremos de exponer cuáles han sido en unos casos, y cuáles podrán ser en otros—si á cabo se llevara por completo esa distribución—los desastrosos efectos que ella habria de producir en los intereses generales.

De las obras que el Estado conserva á título, y por razón de que su uso debe ser general y gratuito, como las carreteras y los faros, nada tenemos que decir, puesto que al formar ese grupo se viene á hacer un explícito y terminante reconocimiento del verdadero carácter que las obras públicas tienen por sí.

Pasemos, por tanto, al segundo grupo, es decir, al de «aquellas que, en virtud de la explotación especial que exigen, no pueden ser aprovechadas en comun por el público, y que todas se venderán resueltamente á la industria privada.» Por fortuna para el país, nada se ha hecho, no ya para realizar esta enajenación, sino ni aún para dar á conocer las bases, los caracteres, la naturaleza de las obras que á tan cruento sacrificio se destinaban. Sin embargo, como los ferro-carriles construidos hasta entónces—que todos ellos lo eran en virtud de concesión temporal (99 años)—son propiedad del Estado, á cuyo poder deben volver al terminar el período de concesión, no podemos creer que esos ferro-carriles—cuya explotación temporal pertenece de derecho á las compañías concesionarias—sean las obras cuya explotación se propone arrendar el Estado y á cuyo arrendamiento se refiere el tercer grupo, y por tanto, fuerza es considerar que esos ferro-carriles estaban, cuando ménos *in mente*, destinados á formar parte del segundo grupo de obras públicas, condenadas resueltamente á la venta por el Estado. Y preguntamos nosotros: ¿está el Estado autorizado á enajenar una propiedad que está considerada como el verdadero patrimonio, la fuente de pingües recursos para las generaciones que nos sucedan? ¿está autorizado, repetimos, el Estado para enajenar esas propiedades? Trazadas, construidas, subvencionadas esas líneas de ferro-carriles en el concepto de formar, no ya la red, que es su nombre técnico, sino la verdadera unión materializada de los intereses de todas las pro-

vincias de nuestra patria; creados al amparo de esas líneas cuantiosos y respetables intereses, ¿es permitido destruir en un momento de impremeditadísimo arrebató la obra de una generacion, cuyos hechos se elogian de continuo, y gracias á los que España—salvo ligeros y penosos eclipses—ocupa un puesto distinguido entre las naciones europeas? Y ademas de esta consideracion, hay una cuestion práctica que no nos explicamos cómo ha podido no ser apreciada, áun dentro del criterio de las Bases de 14 de Noviembre: la de que reservándose el Estado la facultad de conceder ó no los terrenos de dominio público que sean necesarios para la construccion de una obra, el Estado, propietario de las líneas de ferro-carriles que hoy constituyen nuestra red, tiene siempre en sus manos el impedir ruinosas competencias á estas líneas establecidas, no ciertamente en beneficio de las empresas concesionarias, que sólo han de utilizarlas durante el plazo de los 99 años de su concesion, no; puede y debe evitar esas competencias—y áun en las escasas facultades que por las mismas Bases se reserva, tiene eficaces medios para ello—á título y en representacion de los intereses generales, á nombre de los cuales ha proyectado muchas de esas líneas y las ha subvencionado todas.

Pues ahora bien; una vez vendidas esas líneas, perteneciendo en virtud de esa venta única y exclusivamente al particular ó asociacion que las adquiera, ¿podrá, ni deberá el Estado negar bajo ningun concepto la concesion de líneas paralelas, de líneas que hicieran competencia al tráfico de las ya establecidas? Claro es que no, y que entónces las actuales líneas que, monopolizando de hecho y de derecho el tráfico en determinadas direcciones, constituyen por este monopolio una especulacion aceptable para las compañías concesionarias y la ofrecerán cuando vuelvan á poder del Estado, aparte de las ventajas políticas y administrativas para éste, perderán por completo una parte no despreciable de su valor desde el momento en que se vendieran. Es decir, que para muchas de ellas el Estado no encontraría hoy de seguro quien le diera por su compra la subvencion que él mismo ha otorgado, y que, hablando en términos legales—

por más que desgraciadamente no sean la verdad—no llega más que á ser un tanto por ciento, no muy elevado, del coste de construccion de esos ferro-carriles.

Véase, pues, cuál sería la consecuencia inmediata de esa impremeditada enajenacion. Esto aparte de la inconsecuencia incomprensible que hay entre el pensamiento de enajenar esas líneas generales de ferro-carriles y el acto funestísimo para los intereses generales de haber abandonado una parte importante de las carreteras, á pretexto de que el Estado no tiene obligacion de mantener en cada una de las direcciones generales del tráfico más que una sola clase de via.

Punto es este del que despues nos ocuparemos, y que no presentamos aquí más que como una nueva prueba de la incoherencia que, á nuestro juicio, se advierte en todo el preámbulo y en todo el articulado de las Bases, y el afan de sacrificar toda obligacion y toda consideracion ante exigencias puramente escolásticas.

En cuanto al grupo tercero, el de aquellas obras cuya explotacion se propone arrendar el Gobierno, ya para su conservacion, ya para su explotacion, hemos de decir que no acertamos cuáles de ellas podrán ser. ¿Qué quiere decir arrendar la conservacion? Pues qué, la conservacion de las obras ¿no se hace por regla general—y salvo contadísimas y raras excepciones—por el sistema de contrata en subasta pública? Esto aparte de que no entendemos qué forma de *arrendamiento* puede darse á la *conservacion* de obras, que, segun el significado de la palabra, es exclusivamente una carga. Prescindiendo, pues, de que no sea correcto decir que se *arrienda* una operacion *onerosa*, podemos afirmar que ese arriendo, es decir, esa entrega á la industria privada, es precisamente lo que rige en la materia, puesto que la conservacion se hace siempre por medio de contrata en la parte que, técnica y administrativamente, se ha reconocido como útil y conveniente este sistema.

Respecto á aquellas obras cuya explotacion se ha de arrendar, descartadas las carreteras, los faros y los ferro-carriles—puesto que no se explotan directamente hoy por el Estado—no en-

contramos otras á que pudiera aplicarse más que los puertos. Y nosotros preguntamos: si precisamente los puertos, por el carácter internacional que revisten, son los ménos apropiados para ser entregados, no ya á la iniciativa particular, sino ni á las corporaciones locales, sin que el Estado conserve cuando ménos la intervencion, que le permita hacer frente á los convenios y á las relaciones internacionales; si los puertos—por lo mismo que son una especie de estacion intermedia entre el tráfico interior ó terrestre y el que se efectúa por la universal via del mar—no deben individualizarse, ni aún por decirlo así caer bajo el absoluto dominio de la localidad en que están situados, ¿cómo, en virtud de qué principio administrativo ni económico, se pretende siquiera hacer de tan importantísimas obras el *anima vili* de los experimentos de escuelas económicas? Y declaramos francamente que no encontramos más obras á las que pueda aplicarse ese sistema de explotacion por medio de arrendamiento. Si las hubiera, si se nos señalaran, discutiríamos, con la imparcialidad que nos es propia, las ventajas ó inconvenientes que respecto á ellas produjese el procedimiento propuesto.

Vamos ahora á ocuparnos de las obras contenidas en el cuarto grupo, ó sean «las que conviene abandonar á las provincias ó municipios.»

Al llegar á este punto sí que no encontramos fuerzas para combatir tan erróneo propósito, desgraciadamente ya llevado á la práctica. Y decimos que no encontramos fuerzas, porque en la buena fe de que nos hallamos poseídos, creemos que también la tienen los autores de ese ensayo, y que, por lo tanto, han de estar bien pesarosos de haber llevado á cabo con tanta impremeditacion una medida de tan incalculables consecuencias. Respetando, empero, las intenciones, no podemos ménos de hacer notar el mal resultado, que el país deplora, de la medida dictada para abandonar, no ya á las provincias y municipios, sino al cuidado de la Providencia, 2.500 kilómetros de carreteras, que — aparte del valor de su ejecucion material — representaban cuantiosos y elevados intereses, y servian de lazo y de estímulo á la existencia y al progreso de los

centros productores y de los mercados; sin que ese mal resultado pueda atribuirse á las convulsiones políticas y al malestar de que el país ha sido víctima desde que aquella medida se realizó, no; aún suponiendo que la tranquilidad del país hubiera sido completa, aún suponiendo que la situacion financiera del Estado y de las corporaciones populares hubiera sido brillante, afirmamos que la medida de que se trata hubiese dado idénticos resultados por su misma naturaleza y por el estado de cultura en que nuestra nacion se encuentra.

En efecto; sirvió de criterio para la designacion de los trozos que debian abandonarse, el que ya hemos enunciado, de que el Estado no debia conservar en las direcciones generales del tráfico más que una sola via, y puesto que esta atencion estaba ya satisfecha por los ferro-carriles, no tenia para qué conservar las carreteras que fueran paralelas en algunos de sus trozos: las que no fueron comprendidas en esta categoría, se abandonaron á título y pretexto de que satisfacian intereses puramente locales.

Examinemos con separacion esos dos grupos.

¿Quiere decirnos qué hechos autorizaban para creer que las provincias habian de tener más interes que el Estado en sostener y conservar esos trozos de carreteras generales, destinados principalmente al tráfico, también general, en esas direcciones, teniendo en cuenta que el tráfico local, ó mejor dicho, el tráfico provincial, está más perfectamente servido por las líneas de ferro-carril que son paralelas á esos mismos trozos? Evidentemente que las provincias no podian tener ningun interes exclusivo y peculiar de ellas para la conservacion de aquéllos.

Un ejemplo se nos ocurre citar entre otros, y que por referirse á una carretera de las que parten de esta capital, puede ser mejor y más universalmente apreciado. Nos referimos al abandono del trozo de la carretera de primer orden de Madrid á Cádiz, comprendido entre Madrid y Aranjuez. ¿Puede dudar alguién que los intereses generales de la provincia de Madrid están más rápida y cómodamente servidos por el ferro-carril de aquí á Aranjuez que lo serian por la carretera? Indudablemente que sí; pero ese tro-

zo de carretera presenta, no ya utilidad, sino una verdadera necesidad para todo el tráfico proveniente de otras provincias, y que no encuentra ventajas, ántes bien, gravísimos perjuicios, en terminar sus expediciones en dicho pueblo de Aranjuez. Y lo que decimos de este trozo lo decimos de todos los demas que se hallan en igual caso. Los gastos de trasbordo y de almacenaje; el pago de las tarifas, en general elevadas, de los ferro-carriles; el mayor recorrido que en muchos casos presentan éstos respecto á las carreteras, superan en mucho casi siempre á los gastos de la traccion no interrumpida por las carreteras.

Y si esto puede asegurarse en absoluto respecto á todos los países, en el nuestro, en que las industrias auxiliares del transporte, las casas de comision y depósito, los bancos de emision y descuento y la circulacion de la moneda fiduciaria, que es su consecuencia, que sólo existen, y eso en pequeña escala, en los grandes centros de poblacion, es evidente á todas luces la inconveniencia del fraccionamiento de los transportes en várias etapas y con repetidos cambios en el medio material en ellos empleado. Y de aquí nuestra duda de que, al dictarse la disposicion del abandono de esos trozos de carreteras, se tuvieran en cuenta estas naturalísimas consideraciones y estos hechos que tan á la vista saltan.

En cuanto á las carreteras que se han abandonado por considerarlas como de interes puramente local, el solo hecho de su construccion demuestra bien á las claras la falta de iniciativa que las corporaciones populares han tenido para la gestion de este importante ramo, que siempre se ha tratado de encomendar á su cuidado, si bien en todas ocasiones, ménos en la presente, se ha procurado imponerles todas aquellas prescripciones que hicieran más eficaz dicha gestion.

Sólo podria encontrarse algun género de disculpa á ese abandono en la hipótesis de que al dictarle se ha tenido en cuenta que para la construccion de esas carreteras han intervenido influencias de localidad, no muy conformes con el carácter de interes general que deben revestir todos los actos del Gobierno central. Y si esto es así; si

hasta á ese Gobierno central—cuyas condiciones especiales no hay para qué detallar aquí—han llegado esas influencias de localidad, ¿cuánto y cuánto no será su predominio en las corporaciones locales, sobre las que pueden ejercer, y ejercen desgraciadamente, tan pernicioso influjo, y el cual se supone puede haber motivado la indebida construccion de ciertas carreteras?

En la disposicion dictada para su abandono se presentaba como uno de los principales fundamentos de él, la perentoria necesidad de las economías, que desgraciadamente viene siendo en nuestro país el no muy laudable pretexto de toda medida arbitraria, y nosotros afirmamos que, si á la economía solamente se hubiera atendido, no se hubiese dictado esa disposicion, puesto que al fin y al cabo, bien quedasen á cargo del Estado ó bien se entregasen á las corporaciones populares, las carreteras construidas representan cuantiosos capitales de la nacion, que han desaparecido en virtud de ese abandono, sin beneficio ni provecho de nadie, produciendo, por el contrario, en la riqueza pública una lamentable pérdida. Y bajo el punto de vista administrativo, afirmamos tambien que esa economía se hubiera obtenido de una manera real y positiva reduciendo sencillamente el ancho de los firmes de las carreteras construidas, hasta llegar á la dimension necesaria y suficiente para el tráfico que por ellas se verifique. De este modo, sin bruscas sacudidas, sin exponerse á las fatales consecuencias del mal éxito—peligro que por lo demas se prevenia—se hubiera obtenido, repetimos, la misma economía que se deseaba, y aún tal vez mayor. Pero es más; puesto que lo mismo en las Bases, al tratar de este punto, que en las disposiciones que llevaron á ejecucion sus propósitos, se manifestaba que se hacia el abandono en concepto de ensayo, tenemos que criticar que para ese ensayo no se tomáran todas aquellas precauciones que la ciencia y la práctica aconsejan, tanto en los que para el estudio de las leyes físicas se realizan, como para aquellos que á la parte moral del individuo y de las naciones toca. Ya hemos expresado nuestro parecer al tratar de las obras provinciales y municipales, y ahora lo repetimos: para entregar á las corpo-

raciones populares la gestión de las obras públicas que se hallen situadas dentro del territorio de sus respectivas jurisdicciones, han debido imponérseles ciertas condiciones, entre las cuales la más trivial, la que á cualquiera ocurre, es la de haber obligado á esas corporaciones á consignar en sus presupuestos la cantidad necesaria para que pudiera verificarse la conservación de las obras que á su cuidado se entregaban.

Y á propósito de esto, encontramos en el preámbulo una afirmación, que, como casi todas las que contiene, es completamente gratuita, y que no sólo está en contradicción con los hechos, sino que lo está con los más sanos principios económicos.

Afirmase que, encomendada la vigilancia y la conservación de las carreteras, á las corporaciones, en virtud del mayor interés que éstas tendrán en la gestión de los fondos destinados á ese intento, la conservación podrá resultar más barata.

Pues ni la conservación de las obras por parte del Estado, en España, es excesiva—antes bien, puede presentarse como notable ejemplo de economía—ni es verdad que cuanto más se disminuya la importancia, ó mejor dicho, la cantidad de los productos de una industria dada, resulten éstos más económicos. Hay, por el contrario, en todo género de industria y de trabajo ciertos gastos de carácter general completamente independientes de la cantidad de los productos de la fabricación y que son tanto más elevados relativamente cuanto más reducida es la cantidad de esos productos. Por consiguiente, si prescindiendo de toda idea ó preocupación política respecto á la autonomía de las Corporaciones municipales y provinciales se examina esta cuestión sólo bajo el punto de vista industrial ó económico, evidente es, á todas luces, que la conservación, extendiéndose á todas las provincias de España, resultaría á un precio menor por unidad que hecha por cada una de las provincias aisladamente, y teniendo que soportar, en último caso, cada una, una cantidad de gastos generales nada despreciable con relación á la cuantía de las obras ejecutadas.

RAFAEL YAGÜE.

(Se continuará.)

FERRO-CARRILES.

LOCOMOTORA ARTICULADA DE MR. RARCHAERT.
Lámina 10.

Las locomotoras destinadas á la explotación de los ferro-carriles en que se han adoptado grandes pendientes y curvas de pequeño radio, como son generalmente los construidos en comarcas montañosas, deben reunir á una gran potencia para vencer las primeras, la flexibilidad necesaria para circular desembarazadamente por las segundas. Los medios empleados hasta hoy para obtener este resultado, son principalmente una longitud considerable, por decirlo así, de la caldera, con la correspondiente separación entre las ruedas extremas, y el acoplamiento de los ejes para utilizar toda la adherencia; mientras que la facultad de plegarse á las curvas se consigue con un sistema que permita á la locomotora deformarse en su base, produciéndose una cierta convergencia en los ejes, sin lo cual no puede existir la necesaria flexibilidad.

Aquí aparece ya la necesidad de conciliar con la convergencia de los ejes la rigidez que resulta de su acoplamiento, á lo cual no se presta fácilmente el complejo mecanismo de la trasmisión del movimiento en una locomotora, puesto que este movimiento, comunicado en dos puntos por los émbolos al eje motor, y por éste á sus acoplados, no puede ya transmitirse del mismo modo desde el momento en que los ejes, en vez de ser paralelos, van á formar ángulos variables.

Los importantes estudios á que se consagra M. Rarchaert para conseguir este objeto, que tanto puede influir en el porvenir de los caminos de hierro, sobre todo para las líneas de segundo orden en los países accidentados, han merecido los elogios de la Administración francesa; y habiendo sido construida, en vista de los resultados obtenidos, y ensayada con el mejor éxito su locomotora de cuatro ejes motores, creemos oportuno darla á conocer en la REVISTA, así como las pruebas á que se la ha sometido, cuyas noticias se han tomado de la nota que acerca de la referida máquina ha insertado Mr. Collignon en los Anales de minas de Francia.

Lo que principalmente constituye la invención de dicho Ingeniero es que en vez de transmitirse el movimiento de los émbolos á los ejes motores por sus manivelas extremas, como sucede en las loco-