

REVISTA DE OBRAS PUBLICAS

MADRID, 30 DE JUNIO DE 1884

4.ª Série.

Tomo 2.º

Número 12.

AÑO XXXII DE LA PUBLICACION

SUMARIO.

Memoria sobre las Obras públicas de la Isla de Cuba en los años económicos de 1873-74 á 1881-82, por D. Leonardo de Tejada.—Ferro-carriles de vía ancha y de vía estrecha, por D. P. de Alzola.—Puente de los baños de Ledesma. Reparacion de la pila sexta, por D. A. M.

MEMORIA

SOBRE

LAS OBRAS PÚBLICAS DE LA ISLA DE CUBA

EN LOS AÑOS ECONÓMICOS DE 1873-74 A 1881-82

REDACTADA Y DIRIGIDA

AL EXCMO. SR. MINISTRO DE ULTRAMAR POR EL INSPECTOR GENERAL
DE OBRAS PUBLICAS DE LA ISLA

ILMO. SR. D. LEONARDO DE TEJADA

PRIMERA PARTE.

CONSIDERACIONES GENERALES.

(Continuacion.)

Con indicar que á pesar de llevar el que suscribe más de dos años al frente de la inspeccion, algunas de las disposiciones que rigen en el servicio del ramo, sólo han llegado á serle conocidas al examinar documento por documento, las que existen archivadas en el Negociado de Obras públicas, con el fin de obtener los antecedentes necesarios para la redaccion de esta Memoria, por no existir dato ni noticia alguna de ellas en la citada inspeccion anteriores á 1876, en que pasaron todos los que en ella había al Negociado de Obras públicas, segun se ha dicho ántes, se comprenderá lo difícil que se hace el servicio en estas condiciones y la necesidad de recopilar la legislacion de Obras públicas de la isla, aun prescindiendo de las demás razones que así lo aconsejan.

Finalmente, sería tambien muy conveniente que se hicieran extensivas á esta isla cuantas disposiciones é instrucciones de carácter general se

fuesen dictando por el Ministerio de Fomento ó por la Direccion general de Obras públicas, relativas á los servicios técnicos encomendados al Cuerpo de Caminos de la Península, y á la forma en que los ingenieros deben presentar los documentos relativos á dichos servicios, tales como proyectos de obras nuevas, presupuestos de reparacion, liquidaciones, etc., á fin de que todos los que se redactasen en la isla por el personal facultativo afecto á la misma pudiesen ir arreglados á la forma ordenada y adoptada para los análogos de la Península, obteniéndose de este modo una uniformidad que siempre puede conseguirse, y á la cual debe aspirarse en todo lo que al tecnicismo del servicio se refiere.

Hasta ahora ha sido difícil esto, porque la mayoría de dichas disposiciones no han sido comunicadas oficialmente á Cuba, y porque el personal facultativo existente en ella carece de medios para proporcionárselos directamente, por el retraso con que ven la luz las publicaciones en que se insertan las disposiciones oficiales relativas al servicio de las Obras públicas de la Península. Si á esto se agrega que una gran parte del citado personal se halla constituido por individuos que llevan muchos años en el servicio de Ultramar, y por consiguiente, que desconocen las disposiciones oficiales del carácter indicado, dictadas en los últimos años para el de la Península, se comprenderá cuán necesaria se hace la adopcion de la medida que se propone,

Tratadas ya las cuestiones referentes á la organizacion del servicio de las Obras públicas en Cuba y á la legislacion de dicho ramo vigente en la misma, é indicadas las modificaciones que en concepto del que suscribe convendría introducir en una y otra, pasemos á exponer cuáles son las condiciones de los elementos con que en la actualidad se cuenta en la isla para la ejecucion de los servicios encomendados á la Inspeccion general de Obras públicas.

Personal facultativo.—Por Real orden de 24 de Enero de 1873 se dispuso que la plantilla del personal de Ingenieros de Caminos para el servicio de la isla durante el año económico de 1873 á 1874, primero de los correspondientes al periodo á que se refiere esta Memoria, constase de un Inspector general y un Jefe del Negociado de Obras públicas, ambos Jefes de 1.^a clase; un Inspector de ferro-carriles y cinco jefes de distrito, Jefes de 2.^a clase, y dos Ingenieros primeros, uno para el Negociado de Obras públicas y otro para el distrito de la Habana.

Además, para auxiliar al citado personal en los trabajos facultativos, debía haber diez y nueve Ayudantes de todas clases y ventin Sobrestantes.

A pesar del reducido número de plazas de que constaba la plantilla indicada, no se logró cubrir todas las que figuraban en ella, por no existir

en Cuba personal suficiente, ni encontrarse entre los Ingenieros y Ayudantes de la Península quienes quisieran pasar al servicio de esta isla; así es que en 1.º de Julio de 1873, existían vacantes dos plazas de Ingenieros Jefes de 2.ª clase y seis de Ayudantes.

Por orden del Gobierno de la República de 6 de Diciembre de 1873, se dispuso que la Inspeccion general de Obras públicas tuviera tambien á su cargo el servicio de construcciones civiles, y al efecto se creó una plaza de Arquitecto del Estado. Posteriormente sufrió la plantilla del personal facultativo de la misma algunas alteraciones, siendo la más importante la decretada por el Gobierno Supremo en 18 de Abril de 1876, segun la cual, quedó reducida la citada plantilla á seis Ingenieros Jefes, un Arquitecto del Estado, dos Ingenieros primeros y diez Ayudantes.

Por Real orden de 27 de Octubre de 1878 se dispuso que el servicio de las Obras públicas se hiciese por provincias; que al frente de cada una de ellas hubiese un Ingeniero Jefe y los Ingenieros y el personal subalterno que el Gobierno determinase, segun las necesidades del servicio; que se restableciese la Inspeccion de ferro-carriles de los distritos 1.º, 2.º y 3.º bajo la denominacion de ferro-carriles del Oeste, la cual debería tener á su cargo las líneas de las provincias de la Habana, Pinar del Rio, Matanzas y Santa Clara; que la Inspeccion de los ferro-carriles de las provincias de Puerto-Príncipe y Santiago de Cuba se ejerciese por los Ingenieros Jefes de dichas provincias, y finalmente; que tanto las jefaturas de provincias, como las Inspecciones de ferro-carriles, dependiesen todos de la Inspeccion general de Obras públicas. Al mismo tiempo se detallaba en la citada Real orden el número de Ingenieros y Ayudantes que debían constituir el personal facultativo de cada una de las jefaturas de provincia y de la Inspeccion de ferro-carriles del Oeste. La plantilla general para el servicio de las Obras públicas quedó constituida del modo siguiente:

Un Ingeniero Jefe de 1.ª clase, Inspector general del ramo.

Un Ingeniero Jefe de 2.ª clase, Jefe del Negociado de Obras públicas.

Un Ingeniero Jefe de 2.ª clase, Inspector de ferro-carriles del Oeste.

Un Arquitecto del Estado, Jefe de la Seccion de construcciones civiles.

Seis Ingenieros Jefes de 2.ª clase, para las seis provincias de la isla.

Tres Ingenieros primeros para el servicio de las provincias.

Diez y nueve Ayudantes de todas clases y veinte y dos Sobrestantes para auxiliar el personal de Ingenieros en los servicios que éstos tienen á su cargo.

Un Maestro de Obras y un Sobrestante para auxiliar al Arquitecto del Estado en los que le correspondan.

Hasta la terminacion del año económico de 1881 á 1882, último del período á que se refiere esta Memoria, la plantilla indicada no ha sufrido

alteracion alguna; pero para comprender las dificultades con que se viene luchando para efectuar el servicio con el personal disponible, bastará indicar que en 1.º de Julio último sólo existían en Cuba para atender á todos los servicios de Obras públicas cuatro Ingenieros Jefes, un Ingeniero primero y diez y seis Ayudantes, en vez de los nueve Ingenieros Jefes, tres Ingenieros primeros y diez y nueve Ayudantes que figuran en la plantilla aprobada, por lo que el Jefe de la provincia de la Habana tiene además á su cargo las jefaturas de Pinar del Rio y Matanzas, hallándose desempeñadas las de las otras tres provincias por los Ayudantes más caracterizados afectos al servicio de las mismas.

Desde que el autor de esta Memoria tomó posesion de su destino de Inspector general de Obras públicas en 1880, ha acudido repetidas veces á la Superioridad, exponiendo la imposibilidad de atender debidamente á los servicios que tenía y tiene á su cargo con tan escaso personal y la conveniencia y necesidad de completar el que figura en plantilla.

Por Real orden de 27 de Junio de 1881 se manifestó al Gobierno General de la Isla que se había oficiado al Ministerio de Fomento para que se cubriesen por sorteo, como previenen las disposiciones vigentes, las plazas de Ingenieros y Ayudantes vacantes en Ultramar, sin que á pesar de haber trascurrido más de un año desde que fué comunicada dicha Real orden, se haya completado el personal facultativo de Cuba, ni se tenga noticia de haberse verificado el sorteo.

En concepto del que suscribe, para salvar la situacion actual no quedan más que dos procedimientos: ó promover el pase de Ingenieros al servicio de Ultramar, haciendo constar explícitamente el derecho de éstos al regresar á la Península y al Cuerpo á conservar la categoría administrativa y el sueldo correspondiente que hayan disfrutado en Ultramar durante un cierto número de años, ó proceder al sorteo, haciendo obligatorio dicho servicio.

Sea cualquiera el que se adopte, urge ponerlo en práctica cuanto ántes, á fin de completar el personal de plantilla necesario, no sólo para atender á los servicios y obras que dicho personal tiene á su cargo, sino tambien para el estudio y redaccion de proyectos de nuevas obras, de que tan necesitado se halla el país, y que convendría emprender en cuanto el estado del Tesoro lo permitiese.

Créditos consignados en presupuestos.—Anticipos.—Pagos.—En los cuadros que figuran en esta Memoria se detallan los créditos consignados anualmente en los presupuestos generales de la isla para las atenciones del ramo de Obras públicas, así como las cantidades invertidas en las mismas.

- Conocida, como lo es, del Gobierno de S. M., la necesidad de dar el ma-

por desarrollo posible á las Obras públicas de Cuba, y siendo notorio, por otra parte, el propósito de éste de satisfacerla en cuanto lo permitan las muchas y apremiantes obligaciones que hoy pesan sobre el Tesoro de la isla, inútil cree el que suscribe insistir sobre la conveniencia de aumentar en los presupuestos venideros la entidad de los créditos que se consignan para las atenciones ántes indicadas, porque es seguro que así lo hará la Superioridad cuando las circunstancias lo consientan.

Pero si nada tenemos que exponer sobre el particular, no sucede lo mismo en lo que se refiere á la distribucion por conceptos, marcada en los presupuestos de los citados créditos, y al modo de efectuarse el pago de las obligaciones de Obras públicas á que aquellos créditos se refieren.

En efecto, examinando los datos que constan en los cuadros de esta Memoria, se observa que á pesar de la exigüidad de dicho crédito apenas se ha invertido en cada año el 40 por 100 del total importe de todo lo consignado para Obras públicas anualmente, y que miéntras los correspondientes á algunos servicios quedaron agotados y hasta fué necesario en algunos casos solicitar suplementos de crédito para satisfacer las obligaciones contraídas, otros han quedado sin aplicacion ó sólo se ha invertido una parte insignificante de ellos.

Sabido es que la ejecucion de las Obras públicas y de ciertos servicios relacionados con las mismas, debe efectuarse por contrata ó por Administracion, siendo el primer procedimiento el generalmente adoptado y prescrito por la legislacion vigente. La Administracion sólo ejecuta por sí los de conservacion ordinaria, aquellos que por su naturaleza y condiciones deben ser efectuados por dicho procedimiento, y finalmente, todos los que habiendo sido subastados sin lograrse su contratacion por falta de licitadores, han de ser ejecutados necesariamente por el sistema de administracion.

Para la ejecucion por Administracion de ciertos servicios, precisamente los de mayor entidad, como son los relativos á las obras nuevas y de reparacion, es indispensable que se faciliten, en el concepto de anticipos á justificar, los fondos necesarios. Si como ha venido sucediendo durante todo el periodo que abraza esta Memoria, no se logra obtener dichos anticipos oportunamente, los servicios indicados no pueden efectuarse, y por consiguiente, los créditos consignados para ello en los presupuestos de la isla pueden considerarse como puramente nominales, puesto que no es posible su inversion en la única forma en que aquélla podría realizarse.

Por otra parte, el retraso en los pagos de operarios, medios de transporte y materiales empleados en los servicios que se ejecutan por Administracion y pueden realizarse sin obtener previamente los anticipos correspondientes, y el de las obligaciones contraídas por el Estado con los contratistas,

tas en las obras y servicios que se ejecutan por contrata, dificulta, como es natural, la buena marcha, y aumenta el costo de todos los servicios de Obras públicas, puesto que no es posible organizarlos debidamente y realizarlos, porque unos y otros se retraen de tratar con el Estado ó sólo lo hacen cuando éste les ofrece precios que compensen los perjuicios que seguramente habian de resultarles por el retraso y la inseguridad de los pagos.

Si á esto se agrega que desde el año 1875 hasta la fecha se han dado tres cortes de cuentas, el primero en el citado año de 1875, que alcanzó á las obligaciones contraídas por «material de carreteras» y «de puertos y faros», correspondientes á diez y once meses respectivamente; el segundo en 1878, que comprendió todas las obligaciones de material correspondientes á seis meses, y el tercero al concluir el año económico de 1881 á 1882, que ha alcanzado á todas las obligaciones de material de ocho meses, se comprenderá que á pesar de los ofrecimientos de seguridad en los pagos, y de que éstos empiezan á verificarse con regularidad, no es fácil que en un corto plazo se restablezca la confianza; así es que el retrainimiento de los contratistas es casi completo y los servicios de las obras se realizan con dificultad.

En la actualidad quedan desiertas cuantas subastas de alguna importancia se intentan en la isla en el ramo de Obras públicas, á pesar de que los precios fijados en los presupuestos para la ejecucion de dichos servicios son suficientes para poderlos llevar á cabo holgadamente por el sistema de Administracion.

El remedio de tal estado de cosas hay que dejarlo á la accion del tiempo, facilitando entre tanto el Estado oportunamente las cantidades necesarias para la ejecucion de los servicios, que exigen para su realizacion el anticipo de fondos, y abonando con puntualidad todos los gastos que ocasionen los demás que se hallen á su cargo, demostrando de este modo, á la vez que su propósito de cumplir las obligaciones que contrae, la posibilidad de satisfacerlas.

Operarios.—Abolido en cumplimiento de lo dispuesto por la Superioridad el sistema que venía rigiendo en Cuba de atender el Estado á la manutencion de los operarios ocupados en los trabajos de Obras públicas, no han dejado de sentirse, sobre todo en un principio, las dificultades consiguientes, dadas la escasez de brazos que se nota en Cuba, el retraso en los pagos de las atenciones de Obras públicas y el sistema corriente en el país de atender los que los emplean á la manutencion de los operarios, aunque abonándoles un jornal menor que cuando ésta queda á cargo de los mismos y sólo les abonan el jornal.

(Se continuará.)

