

trada la economía con que se han llevado á cabo las obras provinciales; puesto que el término medio resultante para las del Estado en esta provincia, de igual amplitud es, según Memoria publicada por la Dirección del ramo, de 54.000 pesetas, y existen caminos vecinales que ascienden, como el de Berga á la carretera de Montesquiu, á 55.000 pesetas por kilómetro; siendo de notar, aunque no tenga plausible explicación, que los precios unitarios de dicho camino vecinal son más subidos que los de la vecina carretera, y como por otra parte la baja en la subasta no ha sido tan considerable, resulta que si dicho camino se hubiese realizado como ramal de la carretera de Montesquiu á Berga, se habría obtenido, además de menores gastos de administración, una notable economía.

No nos extendemos más acerca de los precios unitarios, por cuanto constan en los estados adjuntos á esta Memoria; por otra parte, razones de delicadeza nos impiden entrar en comparaciones que serían altamente favorables á la administración y régimen habidos en carreteras provinciales de Barcelona en este período; séame permitido expresar, sin embargo, que mi deseo hubiera sido de alcanzar economía aún mayor suprimiendo obras y reduciendo el coste de las puramente indispensables, y que si bien en principio la Diputación ha aceptado esta idea, en la práctica se ha separado, como aconteció con el puente de Tarrasa, en que se remitieron dos proyectos de iguales luces y dimensiones, y se aprobó el de coste mayor, pudiendo citar análogos ejemplos.

(Se continuará.)

MELCHOR DE PALAU.

REFORMAS CONVENIENTES

(Conclusión.)

Prescindiendo del nombre con que se designen los caminos, y haciendo caso omiso de la entidad administrativa de que dependan, es evidente que su fomento y perfección estarán íntimamente ligados con la aptitud, experiencia y buena organización del personal facultativo que cuida de ellos.

El ordenado y progresivo desarrollo de las carreteras del Estado débense en gran parte á la sólida organización del personal de Obras públicas, cuya aptitud, celo y experiencia, aunque poco recompensados, nadie puede poner en duda.

Reconociendo estas cualidades prescriben las Leyes de Obras públicas

y de Carreteras de 1877 que el estudio y dirección de las Obras públicas provinciales de esta clase han de estar á cargo de los Ingenieros de Caminos, ó, en su defecto, de los Ayudantes de Obras públicas.

A pesar de ser tan terminante y explicito este precepto legal, tienen olvidada su observancia casi la mitad de las provincias del reino. Aparte del efecto moral que producen estas trasgresiones de la ley por las Corporaciones llamadas á dar ejemplo de su estricto cumplimiento, son bastante elocuentes las consecuencias materiales de este hecho, deducidas de los escasos datos de la estadística oficial de tan importante ramo. Resalta, en efecto, que las veintitantas provincias que prescinden del cumplimiento de estos preceptos legales sólo cuentan con 1.900 kilómetros de carreteras provinciales, ó sea el tercio escaso de la red total de estas vías, y que no se han construido en ellas desde 1881 á 1888 más que 248 kilómetros, mientras que en las restantes se han abierto al tránsito público más de 2.000 kilómetros durante el mismo plazo.

Para los caminos vecinales ó carreteras municipales son tan vagas las garantías de aptitud exigidas por la legislación vigente para proyectarlos, construirlos y conservarlos, que bien pueden calificarse de ilusorias y nulas del todo. Así resulta generalmente hablando, que es tal el acierto y orden con que se atiende á este servicio, que los funcionarios á él afectos no han conseguido siquiera hacer un recuento medianamente exacto de los caminos vecinales existentes, mostrando un horror á la estadística muy propio de su independencia.

Claro es que muchas Diputaciones y Municipios no pueden por falta de recursos organizar y sostener por su propia cuenta de un modo permanente ó con carácter temporal el personal *verdaderamente* facultativo que necesitan para la dirección de sus obras públicas.

Una forzosa aunque deplorable economía les obliga á valerse de muchos *soi disant*, facultativos de procedencia heteroogénea, aptitud dudosa y escasa experiencia, libres de la responsabilidad moral que impone el prestigio de un título alcanzado á costa de rudas y fatigosas pruebas, y cuya defectuosa gestión esteriliza los sacrificios que pueblos y provincias se imponen para mejorar sus vías de comunicación.

Sin incurrir en exageración alguna puede afirmarse que todas las provincias, aun las más pobres, pueden arbitrar 100.000 pesetas anuales por lo menos para invertir las en esta clase de obras, cifra realmente exigua para la construcción y entretenimiento de una red que merezca este nombre, pero nada despreciable con el concurso de la prestación personal para el mejoramiento de los actuales caminos vecinales.

Rectificaciones de poca monta que evitasen inútiles rodeos ó inabordables pendientes; obras de fábrica pequeñas para salvar pasos peligrosos;

ensanches parciales para facilitar el cruce en muchos tramos imposible de dos vehículos, podrían ejecutarse paulatinamente de tal modo, haciendo viales muchos caminos que no lo son, y facilitando las comunicaciones con centros de población ahora aislados. El orden, el acierto, el exacto conocimiento del país y de sus recursos propios, y sobre todo la más estrecha economía, deben dominar en el estudio y ejecución de esta clase de obras, que lenta, pero eficazmente, perfeccionaría nuestros caminos vecinales, abarata los transportes y llevando la riqueza y el bienestar á muchas comarcas desheredadas.

Estas garantías las ofrece en grado máximo el personal de Obras públicas, y bien demostró comprenderlo así el anterior Ministro de Fomento al presentar el proyecto de ley publicado en la *Gaceta* de 16 de Abril último, relativo á la ejecución y estudio de las obras necesarias para mejorar los caminos de último orden.

Persístase y aváncese por este camino; prescinda el Estado de injustificados egoismos y recelos y faculte de una vez sin la interposición de inútiles trabas á las Diputaciones y Municipios para utilizar los servicios del personal de Obras públicas: así cumplirá su elevada misión, auxiliando eficazmente y sin gasto alguno la gestión de estas corporaciones y estimulará su iniciativa para el fomento de las vías de comunicación más necesarias en España.

Por su índole es este servicio, no digo incompatible, sino inseparable y estrictamente ligado con el llamado ordinario de provincias. Los enlaces y multiplicados cruces de una y otra red simplificarían y reducirían notablemente el trabajo material necesario para atender á su cuidado.

Nada se opondría á que las corporaciones, deseosas de impulsar fuertemente el desarrollo de las vías de su cargo, tuvieran á su servicio exclusivo el personal facultativo que estimaran necesario, prescindiendo en parte ó totalmente del concurso del Estado. Este, ó mejor dicho, los intereses generales, debieran ser perfectamente atendidos, exigiendo la responsabilidad debida á los funcionarios, que por su parte ya cuidarían de no incurrir en ella, redoblando su actividad ó renunciando á la excesiva acumulación de obligaciones y deberes.

Nada sufrirían las atribuciones del Estado, que seguiría disponiendo de su personal de Obras públicas para distribuirlo en la forma más conveniente. No se produciría confusión de atribuciones ni falta de unidad en el mando, conservándose la actual organización, según la que depende dicho personal del Ministerio de Fomento y de los Gobernadores civiles, por cuya mediación conocería los acuerdos de las corporaciones que desearan utilizar sus servicios.

No existiría acumulación de sueldos, abonándose los gastos materiales que ocasionara este servicio de igual modo que para el del Estado por lo que á los trabajos de campo y á las visitas de obras se refiere, y remunerando el trabajo de gabinete en proporción al importe de las obras proyectadas y ejecutadas con sujeción á tarifas ó aranceles al efecto establecidos.

Serían así reducidos los gastos de dirección de las obras, compensando estas gratificaciones la exigüedad de nuestros sueldos, y añadiéndose á esta satisfacción material bien merecida, otra de orden más elevado, que se estimaría en más, cual sería el acrecentamiento de nuestra esfera de acción, que nos permitiría contribuir con todas nuestras fuerzas al progreso y adelanto de la nación.

Por último, no faltaría la inspección del servicio provincial y municipal, ineficaz ahora cuando no lo eluden en absoluto las corporaciones considerándolo como trámite inútil y dilatorio, porque se ejercería aquélla por los superiores jerárquicos en sus diversos grados, al igual que para las obras del Estado.

No son ilusorias las ventajas señaladas ni dudosos los resultados de la reforma propuesta, tan fácil de realizar sin trastornar la organización actual. Estos resultados se han patentizado en Francia, á cuyo adelanto considerable en este ramo ha contribuido mucho este sistema, que viene rigiendo en virtud de la ley de 25 de Agosto de 1804, completada por las circulares ministeriales de 12 de Julio de 1817 y 20 de Agosto de 1846, así como por el decreto imperial de 13 de Octubre de 1851.

Gracias á estas disposiciones los Ingenieros y Conductores de Puentes y Calzadas que se hallan al servicio del Estado pueden á la vez dedicarse al estudio y dirección, no solo de los caminos provinciales y municipales, sino también á la de otras obras de carácter ó interés colectivo, como son los de abastecimiento de aguas y alcantarillado de poblaciones, los de riegos, drenajes ó saneamiento de los terrenos de una región á cargo de sindicatos, encauzamientos, defensas contra inundaciones, etc., etc., sin que por la acumulación de servicios se resienta ni sufra ninguno de ellos ni se produzcan quejas ni rozamientos de ninguna clase.

R. CODERCH.

MADRID: 1890.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE GREGORIO JUSTE.

Calle de Pizarro, número 15, bajo.