

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

MADRID, 30 DE DICIEMBRE DE 1889.

4.ª Serie.

Tomo 7.º

Número 24.

AÑO XXXVII DE LA PUBLICACIÓN.

SUMARIO.

Memoria relativa á la organización y personal del servicio de vías públicas municipales, presentada al Excmo. Ayuntamiento por el Ingeniero Director D. Vicente Rodríguez Intilini al tomar posesión de su destino el día 1.º de Diciembre de 1889.—Memoria sobre el progreso de las obras del puerto de Manila, por D. José García Morón.—Láminas 98, 99, 100 y 101: *Puerto de Manila.*



MEMORIA

RELATIVA Á LA ORGANIZACIÓN Y PERSONAL

DEL SERVICIO DE VÍAS PÚBLICAS MUNICIPALES

PRESENTADA AL EXCMO. AYUNTAMIENTO

POR EL INGENIERO DIRECTOR

DON VICENTE RODRÍQUEZ INTILINI

al tomar posesión de su destino el día 1.º de Diciembre de 1889.

Desde el momento en que tuve la honra de ser designado por el Excmo. Ayuntamiento para desempeñar la plaza de Ingeniero Director de sus vías públicas, y correspondiendo á las deferentes indicaciones de su dignísimo Presidente Sr. D. Andrés Mellado, me dediqué á estudiar la amplitud y organización de los servicios que habían de estar á mi cargo en cuanto, obtenida la competente autorización del Excmo. Sr. Ministro de Fomento, tomara posesión de mi destino.

El tiempo empleado en la tramitación de aquella autorización ha coincidido con el que he necesitado para formar exacta idea de los diversos servicios que componen el de vías públicas municipales, así como también para estudiar las reformas de que el mismo es susceptible, á fin de armonizar todos los trabajos que hayan de ejecutarse, con la exposición y justificación clara y precisa del empleo de los fondos que en ellos se inviertan. A la vez, por lo tanto, que tengo la honra de poner en conocimiento del Excmo. Sr. Alcalde que he tomado posesión de mi cargo, la tengo también

en presentarle el resultado de mi trabajo en las consideraciones que expongo en esta Memoria.

Para la buena inteligencia de la misma forzoso es dividirla en tres partes. La primera dedicada al examen de lo que hoy constituye el servicio de vías públicas municipales, y á la propuesta de lo que en mi concepto debiera estar encomendado á esta Dirección. La segunda tendrá por objeto la organización de los servicios tal y como hoy se halla planteada; y la tercera, por último, complementará la anterior presentando la plantilla de personal que es indispensable para realizar por completo la nueva organización de los servicios, así como también fijando las bases para la redacción de un reglamento de personal en que se consignen las obligaciones y derechos de los empleados de este ramo, como garantía la más segura del buen desempeño de sus funciones.

Amplitud de los servicios.

En la actualidad dependen de la Dirección de vías públicas municipales los siguientes servicios:

1.º Construcción y conservación de las vías públicas en lo que atañe á las obras de tierra que exijan y al establecimiento de sus pavimentos, tanto para el tránsito de personas como para el de caballerías y carruajes, en el interior de la población y en el ensanche.

2.º Fijación de las rasantes en todas las calles del interior de la población en que fuere conveniente ó preciso modificarlas por cualesquiera causas.

3.º Inspección de las construcciones y modificaciones realizadas por las empresas de los tranvías en sus diversas líneas, y de la conservación de las mismas.

4.º Construcción de las obras necesarias para las instalaciones del alumbrado por medio del gas.

Y 5.º Información en todos los asuntos técnicos que el Excmo. Sr. Alcalde determine.

Tal es el conjunto de trabajos que hoy constituyen el servicio de esta Dirección. Bien reconozco que debiera acatar lo dispuesto sin observación alguna, y así lo haría si no juzgase deber mio llamar la atención acerca de algunos extremos que privan al servicio del carácter independiente y concreto que debe tener, para que se realice cual corresponde, á la vez que producen perturbaciones que se traducen en deficiencias que alcanzan á los intereses del pueblo de Madrid.

Llamará seguramente la atención de toda persona que examine el consiguado cuadro de servicios, que el Ingeniero encargado de los mismos fije las rasantes en el interior de la población y no las fije en las calles de su ensanche. Esta falta de armonía, es resultado de las diversas vicisitudes que

han surgido con motivo de la división del trabajo, en épocas anteriores, entre los Arquitectos é Ingenieros que han desempeñado diversas funciones en el Ayuntamiento. Prescindiendo de la enojosa exposición de las diversas organizaciones á que se alude, así como también de la más delicada de las atribuciones y derechos profesionales, y concretándome á la organización actual, debo consignar que no encuentro razón alguna para que estando encargados los Arquitectos municipales del proyecto de trazado de todas las calles del ensanche, pues á esto realmente equivale el fijar las alineaciones y rasantes de las mismas, no hayan de realizar idéntico trabajo en el interior, cuando por cualquier causa es preciso introducir modificaciones en las calles existentes. Por otra parte, y esta consideración es importantísima, el trazado de una calle no puede dividirse en los dos, en que se pretende dividirlo para las del interior, y en que antes se dividía también para el ensanche, diciendo que un facultativo se encargue de fijar la alineación y otro la rasante. Estos dos elementos son inseparables; constituyen solamente dos aspectos distintos del mismo objeto observado desde dos puntos de vista diferentes. Se hallan tan sin separación posible que la fijación del uno lleva consigo implícitamente la fijación del otro. Y siendo esto científicamente exacto, resulta que en realidad el que fija la rasante es el facultativo que ha fijado la alineación; entregando, pues, á otro aquella fijación, sólo se consigue dificultar la tramitación de los expedientes de construcción de fincas al pasarlos por dos centros distintos, cuando en uno sólo debieran resolverse.

No debo discutir á qué clase de facultativos corresponde hacer los proyectos de las calles, que al fin y al cabo no son otra cosa que caminos, y por lo tanto, á los Ingenieros de caminos parece que debía corresponder el estudio de sus trazados; pero si me es preciso establecer, que aceptado en principio el que unos facultativos hagan los proyectos de trazado y otros construyan los pavimentos, no puede admitirse en buena distribución de trabajos, que los Arquitectos realicen por completo estos estudios en el ensanche (donde por no haber edificaciones en muchos puntos, estaba indicado que lo realizasen los Ingenieros), y á medias tan sólo en el interior, donde cualquiera modificación de rasante ha de afectar á la edificación, especialidad característica que define la profesión de Arquitecto, y produciendo el inconveniente para el público que se deja señalado. Fundado en estas razones, creo que debe segregarse de esta Dirección el servicio de fijación de rasantes en el interior de la población.

Análogo enlace al que existe entre la alineación y la rasante del trazado de las calles, se encuentra entre la plataforma sobre la que se mueven los carruajes tranvías, y la explotación de éstos. No he discutido á quién correspondía entre los facultativos la fijación completa de aquellos elementos,

por consideración á los títulos facultativos que entrañan una real capacidad, merced á la cual es posible practicar una equitativa y armónica distribución de servicios, siquiera no encaje perfectamente en las privativas profesionales; pero no sucede lo mismo en el caso actual en que la inspección de la explotación de unas líneas que se halla íntimamente ligada con éstas, está confiada á un centro que no tiene las condiciones técnicas indispensables para ejercerla de la manera que demandan los servicios general y público de tales industrias. El material móvil depende del material fijo y de la disposición de la vía, así como de estos elementos depende también el adecuado empleo de los motores; los cuadros de marcha y distribución de servicios no pueden apreciarse debidamente si no se conocen todos los detalles relativos á la explotación de los ferrocarriles, que ferrocarriles y no otra cosa son las líneas de los tranvías, sea el que quiera el motor de que se sirvan. Esto justifica que la inspección de la explotación de los tranvías dependa de la Dirección de vías públicas municipales.

Análoga inspección debiera tener este centro en lo relativo á la limpieza y riego de las vías públicas, pues sabido es que de que se verifiquen estas operaciones de una ú otra manera depende en parte la buena conservación de tales caminos. Puede el personal dedicado á estos servicios continuar con su organización actual, pues la inspección de que se trata habría de reducirse exclusivamente á las observaciones hechas por los empleados de vías públicas, á fin de evitar que éstas se perjudiquen por no practicar debidamente tales operaciones.

Debe corresponder, por último, á esta Dirección, la inspección de los trabajos de reposición de las aceras, empedrados y afirmados, cuando éstos se levanten con motivo de las obras que ejecute el ramo de fontanería. La conveniencia de esta inspección se encuentra con solo fijarse en que el buen estado de las calles se halla encomendado á esta Dirección.

Resumiendo lo dicho, concreto la propuesta de los servicios que en mi concepto deben estar á cargo de esta Dirección, en la forma siguiente:

1.º Redacción de los presupuestos, construcción y conservación de las vías públicas en lo que atañe á las obras de tierra y fábrica que exijan, y al establecimiento de sus pavimentos, tanto para el tránsito de personas, como para el de caballerías y carruajes en el interior de la población y en el ensanche, sobre la base de los proyectos redactados por los Arquitectos para las calles, y de los estudiados por esta Dirección para las obras de su exclusiva competencia.

2.º Inspección de los proyectos, construcciones y modificaciones realizadas por las empresas de los tranvías, así como también de todo lo relativo á la explotación y conservación de los mismos.

3.º Construcción de las obras necesarias para las instalaciones del alumbrado por medio del gas y de la luz eléctrica.

4.º Inspección de los trabajos de reposición de aceras, empedrados y afirmados que fueren levantados por el ramo de fontanería para ejecutar las obras que son de su especial cometido.

Y 5.º Información en todos los asuntos técnicos que el Excmo. Sr. Alcalde determine.

Tomando como base este cuadro de servicios, paso á exponer lo relativo á su organización.

Organización de los servicios.

Con verdadero sentimiento tengo que consignar que la actual organización del servicio de vías públicas en lo que afecta á su parte más esencial, ó sea á la construcción y conservación de las calles y caminos, se encuentra inconvenientemente establecida, así en lo que atañe á la distribución del personal y manera de verificarse los trabajos; cuanto en lo que se refiere al desarrollo de su administración y al muy importante punto de su contabilidad. Los rasgos característicos de esta organización, son: 1.º, la mezcla de lo que debe ser permanente, con lo que tiene carácter temporal; 2.º, la imposibilidad de apreciar los servicios del personal, y la facilidad de eludir todas las responsabilidades; y 3.º, la falta de claridad en la gestión económica, y como consecuencia de esto la imposibilidad de conocer el coste de los diversos servicios, y de adquirir los datos indispensables para ulteriores operaciones ó trabajos, como antecedentes precisos para determinar el procedimiento que debe adoptarse para su realización.

Encuétrase la justificación del primer rasgo de los señalados en el hecho de que al aplicar el sistema de administración para la mano de obra y el de suministro para los materiales, no se deslindan los trabajos de conservación que tienen carácter permanente, de los relativos á obras nuevas, que no duran más tiempo que el preciso para ejecutarlas. Y de éste, que es el defecto capital del sistema, se deducen lógicamente los inconvenientes señalados en los rasgos segundo y tercero. Puede decirse que el servicio de conservación, tan importante que bien establecido bastaría para cambiar por completo el aspecto de las vías públicas, no existe con la actual organización. Si hay peones y cuadrillas que parece debieran dedicarse á estos trabajos, por la movilidad á que se los somete y por las agrupaciones en que se los dispone, ya cuando se trata de reparaciones que se exigen con premura, ya para la construcción de obras nuevas, en todo se ocupan, menos en lo que pudieran prestar tan útiles servicios, con esa labor continua que por este carácter es capaz de vencer los mayores imposibles.

De lo dicho fácilmente se deduce, que los méritos y deméritos de los empleados y trabajadores, quedan confundidos por completo desde el momento que se interrumpen las labores y se depende de distintos jefes. Y no es más difícil comprender, teniendo en cuenta que los jornales se abonan por semanas en listas en que sólo se separan los conceptos de aceras, empedrados y afirmados, sin detallar la magnitud ni la naturaleza de las obras ejecutadas, las deficiencias que produce el último de los tres rasgos consignados.

Ya queda dicho que el sistema empleado para la ejecución de todos los trabajos es el de administración mediante el suministro por contrata del material y los transportes. Tal sistema mereció detenido examen, por cuanto de su depuración resulta el procedimiento general que tengo la honra de proponer. Término medio entre el de administración y el de contrata, exige, si cabe, más que otro alguno el orden más perfecto en el desarrollo de los trabajos y la contabilidad más esmerada; y si por las circunstancias especiales en que se encuentran los servicios municipales es necesario admitirle para las obras de conservación, en manera alguna puede tolerarse que subsista para las reparaciones de cierta importancia y mucho menos para las obras nuevas. Que los Ayuntamientos, lo mismo que el Estado y las Diputaciones provinciales, no deben ser constructores, está admitido por cuantas personas aprecian debidamente las ventajas que reporta el favorecer el desarrollo de la iniciativa particular ó privada, para alcanzar los fines de un bien entendido progreso. Por esta razón, fuera impertinente detenerme en demostrar aquellas conclusiones, debiendo tan solo hacer constar que si acepto tal sistema para la conservación y reparaciones insignificantes, es más bien, porque hallándose establecido para la mayor parte de los servicios, merced á los contratos hechos por el Ayuntamiento, pretendo que éstos se apliquen exclusivamente á aquéllos; mientras se estudia el medio de vencer las dificultades que se presentan para llevar á los mismos el sistema de contrata. Como además de las circunstancias, á que anteriormente aludo, que constituyen parte de las dificultades y que pudieran ser vencidas mediante una administración municipal desprovista de las gestiones de carácter personal privado, considerado legítimo por un lamentable y equivocado concepto, existen otras que se relacionan con la naturaleza de tales servicios, no debo aventurar propuestas respecto á una cuestión que hoy se discute por los más distinguidos Ingenieros, y acepto dicho sistema mixto no sólo por la razón que entraña la existencia de los contratos, sino también porque abriga la consoladora esperanza de que desapareciendo las gestiones á que me refiero, la conservación y reparación pequeña de las vías públicas podrá realizarse en excelentes condiciones aun empleando este sistema.

La diferencia de sistemas para ejecutar las diversas obras coopera en escala extraordinaria á la destrucción del inconveniente que marca el primer rasgo de la actual organización. Pesa, sin embargo, sobre el Ayuntamiento una calamidad de tal naturaleza, que yo no me atrevo á calificar de otro modo, y que mientras los poderes públicos de común acuerdo no traten de destruirla por medio de acertadas y prudentes medidas, es forzoso atenderla, estableciendo una excepción en el procedimiento general que propongo para la ejecución de las obras en las vías públicas municipales. Fácil es comprender que me refiero á las crisis jornaleras. Para que los centenares de trabajadores que durante la época de riguroso invierno no encuentran donde ganar su subsistencia, puedan ocuparse con beneficio propio y sin perjuicio de los intereses municipales, conviene, mientras se arbitran otros medios que eviten tales crisis, tener preparadas algunas obras de tal naturaleza que en ellas puedan ocuparse todos los braceros que realmente tengan condiciones para el trabajo corporal, cuyas obras, por las circunstancias anormales en que han de desarrollarse, no sea dado ejecutarlas de otro modo que por el sistema de administración. En este caso pueden hallarse las de movimientos de tierras á que dé origen el ensanche; pero bien entendido que lo que se propone es una excepción con el carácter de reserva para las situaciones apuradas, pues la mayoría de tales obras nuevas deben ejecutarse por contrata. Seguramente que si al conceder éstas se fijaran para su ejecución las épocas en que se presenta aquella calamidad, sería dado evitar la abrumadora presión que sobre el Municipio ejercen los jornaleros, obligándole á establecer implícitamente un socialismo más abrumador para el porvenir que la presión con que se inicia.

De todos modos y aunque el Ayuntamiento ejecutase, obligado por la necesidad, algunas de estas obras, deberían segregarse para la apreciación de su coste de todas las demás que se realicen por el mismo sistema. Y con esta observación patentizo más mi propósito de destruir la confusión que hoy reina en la administración económica de las vías públicas municipales. De todo lo dicho se deduce que considero indispensable la división del servicio en dos grandes grupos:

1.º El de conservación constante y pequeñas reparaciones.

Y 2.º El de grandes reparaciones y obras nuevas de todas clases; llevadas á cabo respectivamente por administración la mano de obra y por contrata los suministros de materiales y transportes las primeras, y por el sistema de contrata las segundas.

La debida organización de estos servicios será objeto de una instrucción que tendré la honra de someter á examen y aprobación de la Superioridad en el momento que la haya redactado con todo detalle, para que sirva de verdadera legislación en lo relativo á la marcha de los trabajos. Pero como

quiera que desde el primer momento urge remediar las enormes deficiencias del servicio, me propongo plantearla, en uso de mis atribuciones, con carácter de prueba, dentro de los estrechos límites que marcan los recursos con que hoy se cuenta, muy exiguos con relación á lo que exigen los intereses públicos y aun la organización completa á que aludo, y que en este período de ensayo podrá depurarse y corregirse á fin de establecerla sobre bases racionales y prácticas. Es deber mío, sin embargo, consignar en esta Memoria los caracteres distintivos de aquélla como resultado del criterio que la informa. Este se funda sencillamente en el propósito de atender á todos los puntos de la capital, en la escala que determinen las necesidades de cada uno, y sin tener en cuenta excitaciones particulares que lleven el sello de la parcialidad arbitraria. Las condiciones á que ha de satisfacer la organización como consecuencia del criterio consignado son las siguientes:

1.^a Distribución equitativa del personal fijo de conservación en todos los distritos del interior y las tres zonas del ensanche.

2.^a Dependencia gerárquica de los funcionarios con perfecto deslinde de atribuciones, á fin de que se pueda exigir á cada uno la responsabilidad que corresponda dentro de su esfera de acción.

3.^a Separación completa por distritos y zonas de ensanche de los trabajos de conservación y pequeñas reparaciones, de todos los demás que están á cargo de la Dirección de vías públicas.

4.^a Inspección continua de todas las necesidades que haya que satisfacer, á fin de evitar reclamaciones particulares justificadas, de que no tenga noticia la Dirección.

5.^a Esmerada ejecución de todos los trabajos mediante los elementos de que se disponga.

Y 6.^a Contabilidad clara y detallada, hasta el punto de que en cualquier momento sea posible presentar los justificantes de todos y cada uno de los trabajos que se ejecuten y de sus importes correspondientes.

Estas son las bases principales que han de servir para la redacción de la instrucción del servicio de vías públicas municipales, á que anteriormente me refiero. Y con ésto diera por terminado lo que atañe á la organización si no considerara indispensable llamar la atención acerca de dos importantísimas cuestiones que se relacionan íntimamente con ella, por cuya razón, aunque no sean de mi exclusiva competencia, tengo el deber de presentarlas en toda su amplitud, pues afectan en considerable escala á los intereses del pueblo de Madrid.

Es la primera de dichas cuestiones la situación en que se encuentran el proyecto y las obras del ensanche de Madrid. Ya dejo consignado anteriormente que las atribuciones de esta Dirección se reducen á la realización de los proyectos de trazados de calles que estudian para el ensanche los Ar-

quitectos municipales, entendiendo por tales trazados la fijación de las alineaciones y rasantes de las mismas. Al inquirir noticias acerca del estado de los trabajos en esta parte, he sabido que no están redactados los presupuestos correspondientes á las obras de tierra y pavimentos de la mayoría de dichas calles. Esto, que no dejó de contristarme, pues constituye una cantidad de trabajo tan grande como indispensable en absoluto, para la cual no hay presupuesto alguno, aún hubiera encontrado manera de vencerlo, desarrollando en cumplimiento del deber esfuerzos adecuados á situación tan anormal. No sucede, por desgracia, lo mismo con la inmensa dificultad que encontré al estudiar el medio de realizar tan ímproba tarea; y esto justifica la importancia que concedo al asunto, y la insistencia con que reclamo la atención de todo el Ayuntamiento. Para emprender la redacción de los presupuestos de todas las calles del ensanche, documentos importantísimos, tanto para atender en debidas condiciones administrativas á las necesidades públicas, cuanto para fijar prudencialmente, dado un plan racional para el desarrollo de las obras, las cantidades que por tal concepto conviene incluir en los presupuestos municipales, es de todo punto indispensable tener hechos los estudios de los trazados de las vías, ó lo que es lo mismo, que estén fijadas con exactitud sus alineaciones y rasantes.

Creía yo que este trabajo no sólo estaba ultimado, sino que también con arreglo á lo dispuesto en la legislación de obras públicas, se hallaba aprobado por el Ministerio de Fomento en la forma de proyecto del ensanche de Madrid; y en esta creencia me disponía á pedir oficialmente (en cuanto tomara posesión de mi cargo) los referidos trazados, á fin de proceder sin pérdida de momento y en la escala que permitieran los recursos de que se dispone, á formar los presupuestos de las calles, cuya construcción se pensara realizar en breve plazo, organizando los trabajos convenientemente para que en el más corto posible se tuvieran estos importantísimos antecedentes. Con sorpresa mía he sabido que aquel proyecto no está ultimado, que lo que en él hay está sujeto á rectificaciones, y que todo esto carece de la aprobación superior. Tal estado de cosas produce una situación falsa para el Ayuntamiento, un perjuicio enorme para los intereses privados, y una dificultad inmensa para la realización de mi propósito de la manera legal y despejada con que quiero que se lleven á cabo los trabajos que me competen. Seguramente tendré que proceder á redactar presupuestos para la apertura de calles en el ensanche, porque así ha de exigirlo la admisión de trabajadores, y en este caso me veré obligado á pedir los antecedentes necesarios y no podré obtenerlos sin las condiciones onerosas con que se facilitan á los propietarios. Por tal razón y desde este momento protesto de que los presupuestos que se hagan y las obras que se ejecuten no tendrán

carácter definitivo, como yo desearía para evitar las funestas consecuencias que de aquella falta se desprenden.

Justificada ya la intrusión que he hecho en terreno que no es exclusivamente mío, no debo salir de él sin indicar que juzgo indispensable que desaparezca un estado de cosas que ocasiona tantas perturbaciones, y mantiene fuera de la ley al Ayuntamiento de esta capital. La solución que debe darse á este conflicto, que tal es lo que ocasiona el abandono en el estudio del ensanche, por más que hasta ahora y por referirse á intereses que parecen aislados, por más que no lo estén, sino aparentemente, no se ha convertido en cuestión de orden público, de la cual pudiera ser antecedente, como demostraré más tarde, se encuentra fácilmente sustituyendo el procedimiento anormal que se sigue en dicho estudio, con el racional, lógico y rápido que demandan las necesidades públicas, tanto en el presente cuanto en su porvenir acaso no lejano. En vez de practicar aisladamente y cuando una ó varias peticiones de una ú otra índole lo determina, el estudio de cada calle, debe procederse sobre la marcha á realizar un estudio de conjunto de todo el ensanche, con arreglo á las prescripciones que se derivan exclusivamente de la satisfacción de los servicios municipales, cual corresponde á una capital de la importancia de esta Corte, procurando armonizar lo existente que tenga tal carácter con las exigencias de aquel propósito, así como también evitando que se suspenda el desarrollo de la población; para lo cual puede adoptarse la fórmula de lo contingente que hoy se emplea, si bien por el plazo más breve, á lo cual ha de concurrir la actividad con que se lleven los trabajos que exige la realización completa de tan imprescindible estudio. A este fin nada encuentro más conducente que la creación de una comisión de facultativos que, dotada de inteligente y laborioso personal subalterno, dedicado exclusivamente á este servicio, podría realizar el trabajo que se desea, merced á una bien entendida organización, en el plazo de un año. Esta es la primera ineludible necesidad que hay que satisfacer en el ensanche de Madrid, en cuyo presupuesto, ya que se trata de modificarlo, debe consignarse la cantidad destinada á estos estudios, sin los cuales subsistirá indefinidamente el raquitico é inconveniente desarrollo de esta población, que se ensancha á ciegas, porque le falta el bienhechor y científico guía que entraña aquel proyecto.

Con ser tan grandes los inconvenientes que se dejan señalados como consecuencia de la falta de estudio del ensanche, aún lo son menos, que otro que ha de producir en corto plazo, y el cual, por la carencia de nociones científicas, no se apreciará en su valor verdadero, hasta que las necesidades de las muchedumbres vengán á convertir en vocerío y acaso cuestión de orden público, como he dicho, las discusiones y protestas más ó menos acaloradas de los propietarios á quienes hoy se perjudica al no fijarles se-

guramente la situación de sus fincas. Me refiero á la imposibilidad en que se encuentra la Dirección del Canal del Lozoya para surtir de aguas á grandes zonas del ensanche. Los dignísimos ingenieros que se hallan al frente de esta dependencia hace tiempo que tienen pedido al Ayuntamiento el plano de ensanche para completar el proyecto de distribución de aguas; que si es lo bastante para las necesidades actuales por haberse redactado ampliamente para el Madrid de hace treinta años, no puede servir para el ensanche, sin riesgo de dejar el interior privado del indispensable elemento. Con muy buen acuerdo aquellos facultativos se niegan á sangrar las arterias actuales, para satisfacer las necesidades que ya se empiezan á sentir, y que al no ser satisfechas dan lugar á inconvenientes y censuras, contra los que no han ultimado su proyecto, porque el Ayuntamiento no les ha dado los antecedentes necesarios; pues como tales no es posible considerar los incompletos é inexactos que hace poco se les ha proporcionado para que por su cuenta los copien. Hállase, pues, la Dirección del Canal en el mismo caso que la Dirección de vías públicas de este Ayuntamiento; esperando que desaparezca el desorden que hasta ahora ha reinado en los servicios técnicos de éste, á fin de cumplir como desean sus deberes respectivos sin exponerse á representar el instructivo pero inaplicable cuento del velo de Penélope. Con el proyecto definitivo del ensanche desaparecerán todas las dificultades. Con él aprobado se podrán emprender obras que salven las crisis jornaleras; se evitarán las parcialidades; se responderá á todas las exigencias de la opinión en la ordenada escala que se establezca; se podrán realizar en breve plazo las obras de abastecimiento de agua, que ya empiezan á ser necesarios; se salvarán muchos errores del pasado, y se colocará, por último, el Ayuntamiento en el legal y decoroso lugar que le corresponde.

La segunda cuestión de las dos á que anteriormente me he referido, está señalada con notable acierto, como una de las perturbadoras para el buen desarrollo de las obras públicas municipales, en el brillante informe dado por el Ingeniero Jefe de Caminos Sr. D. Rogelio Inchaurreandieta, á petición del Sr. Gobernador de la provincia, y se refiere al retraso con que se efectúan los pagos de los créditos de estas obras. El alejamiento de las subastas de muchos que por el temor á tal retraso dejan de hacer proposiciones, que acaso fueran ventajosas para los intereses municipales, hace que con detrimento de éstos se imponga la ley económica cuando falta la oferta; los crecidos intereses que se abonan por estas deudas empeoran la situación del erario municipal, y la lenidad en la admisión de los materiales, que es como dice acertadamente aquel Ingeniero, el más caro de los réditos, producen un estado de postración y anarquía que es forzoso que desaparezca.

No me es posible remediar de los citados inconvenientes más que el úl-

timo, ó sea el relativo á la falta de rigor en las recepciones de material; pero aunque esta falta desaparezca, como me propongo, si las otras no se borran, en la desaparición de aquélla habrá nuevos conflictos que conviene evitar; entre otros las rescisiones de las contrata, que darán origen á subastas que se queden desiertas, y por lo tanto á la paralización de todos los trabajos. Esta es la razón de que pida que se consideren los créditos por obras públicas de la misma manera que los más apremiantes, procurando con una prudente distribución en los pagos no se presenten las dificultades que se dejan consignadas.

Personal.

El escasísimo personal facultativo que aparece en el presupuesto, patentiza una vez más la falta de organización en los servicios. Fuera absurdo suponer que con un Ayudante y tres Sobrestantes es dado realizar en buenas condiciones, los múltiples que están encomendados á esta Dirección. La consecuencia natural de esta falta de plantilla se encuentra en el considerable número de sobrestantes temporeros que figuran en las listas y la adopción de capataces de igual naturaleza que desempeñan funciones que á los sobrestantes corresponden. Hallándose el personal en tales condiciones, sin la debida retribución y sin la indispensable estabilidad, no se comprende que se realicen los servicios del modo que demandan las necesidades públicas. Comparando los presupuestos del personal de vías públicas y del constituido por los Sres. Arquitectos y sus auxiliares, que ascienden respectivamente á 21.400 pesetas el primero y á más de 96.000 el segundo, incluyendo el personal afecto al ensanche, no puede menos de sospecharse que existe una diferencia enorme en los servicios; y así es en efecto: el correspondiente á vías es mucho más extenso y exige un personal que realmente tiene, pero del cual no aparece en su plantilla la parte que debiera figurar. A evitar esta falta de definición de los cargos con la expresión de sus deberes y derechos tiende la redacción de un reglamento de personal, que en cuanto esté ultimado tendré la honra de someter á examen y aprobación del Ayuntamiento.

De igual manera que he hecho al anunciar la instrucción relativa á la organización de servicios, expondré el criterio que debe informar la disposición de que se trata. Este criterio ha de desarrollarse sobre las bases siguientes:

1.^a División del personal en cuatro grupos:

Primero. Facultativo de Ingenieros, Ayudantes y Sobrestantes. Segundo, Administrativo y de oficinas. Tercero, Capataces y jornaleros para el servicio de conservación constante; y Cuarto, Jornaleros para obras nuevas por administración.

2.^a El nombramiento del Ingeniero Director se hará por el Ayuntamiento á propuesta del Excmo. Sr. Alcalde. Los de los demás funcionarios del primero y segundo grupo por éste á propuesta del Ingeniero Director. Los capataces y jornaleros de plantilla serán nombrados por el Ingeniero Director, teniendo en cuenta las prescripciones que se establezcan en el reglamento y que arrancarán de las bases siguientes.

3.^a Formación de escalafones de sobrestantes, capataces y jornaleros de plantilla tomando por base la antigüedad.

4.^a Diferencias de sueldos en los cargos de sobrestantes.

5.^a Ascenso de jornalero de plantilla á capataz y sobrestante por orden de antigüedad y por méritos alternadamente.

6.^a Ingreso en el escalafón de jornaleros por méritos contraídos como peón auxiliar.

7.^a Consignación de derechos pasivos.

8.^a Expulsión del servicio por formación de expediente.

9.^a Derecho á volver al servicio cuando por falta de trabajo ó economías se redujera el personal.

10. Retribución decorosa á todos los empleados, y diaria también para los capataces y jornaleros de plantilla.

11. Consignación detallada de premios y castigos.

Y 12. Diferencia en las retribuciones de cada clase para premiar la antigüedad.

Con el reglamento redactado sobre estas bases, espero con fiadamento en que desaparecerá la arbitrariedad en los nombramientos, y se conseguirán honrados y laboriosos empleados.

Para disponer el servicio con arreglo á la organización expuesta anteriormente, y para la cual se adopta la división en distritos, barrios y zonas de ensanche de la capital, se necesita cuando menos el siguiente cuadro de personal.

PRIMER GRUPO.—*Personal facultativo.*

Un Ingeniero Director.

Tres Ayudantes.

Troce Sobrestantes.

Un Delineante.

SEGUNDO GRUPO.—*Personal administrativo.*

Un Jefe de oficina, Sècretario.

Tres auxiliares.

Siete escribientes.
 Un portero.
 Cuatro ordenanzas.

TERCER GRUPO.—A. *Personal de plantilla para el servicio de conservación continua.*

6 Inspectores.
 50 Capataces.
 160 Peones camineros.
 80 Cantóros.
 200 Empedradores.
 100 Auxiliares.
 10 Guarda almacenes.

TERCER GRUPO.—B. *Personal para obras nuevas.*

Los jornaleros que fueren necesarios.

No se incluyen en la plantilla los operarios destinados á máquinas y talleres, que deben ser considerados como todos los demás, porque la organización de estos servicios exige detallado estudio, que se presentará en el reglamento correspondiente.

El personal de plantilla le he fijado teniendo en cuenta los escasos recursos de que se dispone, pues fuera muy fácil demostrar que es exiguo para el desempeño del extenso plan de trabajos que me propongo realizar en cumplimiento de mi deber, lo cual exige un sacrificio no pequeño en los empleados, y justifica la decorosa retribución con que es preciso dotarlos.

Como el personal ha de llevar á cabo tal tarea, forzoso es consignar la magnitud de la misma. Aunque de pasada ya he manifestado en otro punto, que no existen datos para formar los presupuestos de conservación y reparación que han de incluirse en los próximos de la Corporación municipal. Tampoco está redactado ninguno de los correspondientes á las calles del ensanche, y su redacción ha de ofrecer las dificultades que he señalado al tratar de estas importantes obras. Todo esto constituye un trabajo minucioso y detenido, que es indispensable para el acertado empleo de los créditos y que es forzoso practicarlo en el plazo más breve y sin desatender los servicios permanentes, sobrados por sí solos para ocupar á todo el personal facultativo y administrativo que se fija en la plantilla. Hay que confesar la verdad, por doloroso que sea; en el servicio de vías públicas municipales

y por efecto de la defectuosa organización á que hasta ahora ha estado sometido, no solo no hay trabajos de gabinete preparados, sino que faltan hasta los antecedentes necesarios para practicarlos con la brevedad y el acierto que exigen las necesidades públicas.

A remediar esta fatal situación han de dirigirse todos mis esfuerzos, que espero sean secundados por los empleados á mis órdenes, en el momento que disponga de los poderosos elementos que han de prestarme el Excmo. Sr. Alcalde y los Sres. Concejales, amparando con su recto criterio mis propuestas, y aprobando los reglamentos de servicio y personal que redactados sobre las bases que he tenido la honra de exponer en esta Memoria, someteré en breve plazo á su ilustrado examen y superior aprobación.

Madrid 1.º de Diciembre de 1889.

MEMORIA

SOBRE EL

PROGRESO DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE MANILA

(Continuación.)

Conformes estuvimos con la primera grua de doce toneladas, indicando, sin embargo, algunas reformas para disminuir el puntal, dar mayor estabilidad, hacer la flecha variable, así como la velocidad de la maniobra y proveerla de un aparato propulsor, autorizando el contrato y la construcción inmediata. Pero no sucedió lo mismo respecto al gran puente grua. Su peso de ciento ochenta toneladas, sin el bloque, y sus doce metros de elevación, eran demasiado atrevimiento para correr los riesgos de un ciclón ó terremoto apoyado en dos muros de menos de tres metros en su coronación con una distancia de más de 25 metros; además, este aparato no podía aplicarse más que á la construcción de este dique, pero no serviría ni para un muro aislado ni para los del dique del Este, que deben hallarse á otra distancia.

Nos decidimos, pues, por el aparato flotante con pozo central, del cual se presentaron tres ejemplares, dos casi iguales de la fábrica Real de Amsterdam y de Henri Satre, de Lyon, y otro diferente de la misma sociedad Internacional que el puente elegido. Propusimos igualmente algunas reformas disminuyendo el puntal y pidiendo aparato propulsor.

A fines de Marzo dimos orden para que se efectuaran los contratos con las reformas indicadas, coincidiendo estas cartas con la muerte del señor Echeverría, que aun cuando reemplazado interinamente por su sobrino, dió