

CAPITULO XIV.

TRABAJOS I MONUMENTOS PÚBLICOS.

I. Obras públicas que corresponden al Estado.—II. Opinion de Adam Smith.—Su aceptación en Inglaterra.—El Estado no tiene a su cargo mas servicios que los que son propios de sus funciones.—III. Opinion de J. B. Say.—Su aceptación en Francia.—La acción del Estado está en razon inversa de la capacidad industrial del país.—Inconvenientes económicos de la intervencion sistemática del Estado.—IV. Condiciones de las obras públicas.—Su utilidad relativa.—V. Relacion entre los gastos i la utilidad.—Oportunidad de las obras públicas.—Relacion de su construccion con los recursos disponibles i compromisos pendientes.—Opinion de Leroy Beaulieu sobre las naciones eud-americanas.—VI. Opinion de los economistas respecto a trabajos públicos.—Obras de duracion secular.—Sus inconvenientes.—Influencia de los ferrocarriles en los precios de acarreo.—VII. Solidez de las construcciones.—Construcciones ligeras.—Su carácter provisorio.—VIII. Monumentos públicos.—Opinion de los economistas.—Relacion entre los monumentos públicos i las construcciones particulares.—Propension de los gobiernos a las construcciones monumentales.—Equivocada ostentacion de poder, por medio de monumentos públicos.—Anhelos de inmortalizar los nombres de sus iniciadores i ejecutores.—Obras monumentales para proporcionar trabajo a los obreros.—Opinion de Bastiat.—Su construccion como fomento de las bellas artes.—IX. Licitacion pública para contratar la construccion.—Precauciones que deben tomarse en el cumplimiento de las contrataciones.—Pianos i presupuestos.—X. Conservacion de las obras públicas.—Reparaciones oportunas.

I

Desde largo tiempo se discute si los trabajos públicos deben ser construidos por cuenta del Estado o por la industria privada.

Se ha llegado a convenir, en jeneral, en que hai cierta clase de obras públicas que necesariamente deben ser construidas por el Estado, i que solo éste podria emprenderlas. Son aquellas de un interes colectivo, cuyas

ventajas no podrian estimarse en dinero, i aprovechan, mas o ménos, igualmente a todos.

Tales son los trabajos de defensa i seguridad nacionales, la construccion de navíos de guerra, arsenales, fortalezas, puertos militares, cuarteles, cárceles, edificios para la administracion pública, establecimientos de beneficencia, hijiene, i tambien las iglesias, cuando hai un solo culto permitido, o cuando el Estado protege a todos los diversos cultos en que está dividido el ejercicio público de las creencias relijiosas de los habitantes.

La diverjencia de opiniones se presenta al tratarse de obras que, aunque de carácter público, no prestan sus servicios en una forma que aprovecha igualmente a todos, o que no están llamadas a caer necesariamente bajo la accion directa de la administracion, tales son los caminos, ferrocarriles, canales, teatros, trasportes marítimos o fluviales, telégrafos, i otros análogos.

Examinarémos las diversas opiniones sobre esta materia.

II

Dos grandes autoridades, Adam Smith i J. B. Say, están en desacuerdo.

Smith opina lo siguiente:

«No parece necesario que la conservacion de estas obras sea costeada por lo que, comunmente, se llama las rentas públicas.

«La mayor parte puede ser fácilmente atendida con erogaciones particulares, suficientes para cubrir el gasto, sin gravar el impuesto de la masa comun de la nacion.

«Un gran camino, un puente, un canal navegable, por ejemplo, pueden, frecuentemente, ser construidos i conservados con el producto de un pequeño derecho sobre los vehículos que los usufructúan para su tráfico; un

puerto, por un módico derecho de tonelaje de las naves que cargan o descargan en él.

«Cuando los vehículos que circulan en un gran camino o puente, o los buques que navegan en un canal, pagan un derecho proporcional a su peso o capacidad, contribuyen, en tal caso, para la conservación de estas obras públicas, precisamente con una cantidad proporcional al deterioro que ocasionan. Parece casi imposible proveer, de un modo mas equitativo, a la conservación de esta clase de obras.

«Por otra parte, el empresario de vehículos o naves no hace mas que anticipar el pago de los derechos; porque, quien lo paga, en definitiva, es el consumidor, en los precios de las mercaderías recargados con los gastos de transporte. Sin embargo, como los gastos de conducción disminuyen por medio de estas importantes obras, las mercaderías, apesar de este derecho, llegan a manos del consumidor ménos recargadas que ántes de existir el derecho con que se sostienen el canal, puente o camino que han facilitado la movilizaci6n de las mercaderías.

«Así, la persona que paga el derecho, gana, en definitiva, si se atiende al empleo que se ha hecho de ese recurso para abaratar las vías de comunicaci6n.

«Parece imposible imaginar un método mas equitativo para establecer un impuesto.»

Ad. Blaise, comentando este párrafo, dice que los compatriotas de Smith han seguido fielmente las máximas del gran economista inglés, i que son universalmente reconocidos sus buenos frutos. Tienen, dice, los mejores caminos del mundo; canales mejor construidos i explotados que cualesquiera otra naci6n; ninguna tiene todavía puertos tan numerosos, vastos, cómodos, provistos de almacenes de depósitos, docks i de facilidades de todo género. En fin, en ningun pueblo europeo se encontraría una red tan completa, nutrida i abundante de

ferrocarriles, aumentada cada día con nuevas ramificaciones.

¿Qué ha costado todo esto al contribuyente inglés? Nada; ni un penique. Los caminos, las carreteras construidos, conservados por los distritos o cantones, han sido costeados por las personas que de ellos se sirven en su tráfico. Solo los caminantes de a pié no pagan nada.

Los puertos han sido profundizados, i son conservados por las corporaciones municipales, que cobran un derecho a todas las naves. Los rios, el Clyde, por ejemplo, impracticable a la navegacion de buques de regular calado, ha sido canalizado a costa de las respectivas comunas; ellas los conservan mediante la recaudacion de derechos por su uso. El mismo procedimiento se emplea para el ramo de faros en el alumbrado de las costas.

El Estado, agrega Blaise, es decir, el presupuesto de la Gran Bretaña, no entra por nada en estos gastos. Solo ha concurrido al establecimiento de algunas líneas estratégicas al traves del país de Gales i la Irlanda. Pocas veces i a título de excepciones muy raras, ha prestado algunas cantidades a las municipalidades para sus trabajos públicos; pero ha exigido con rigor el reembolso, hasta pedir la venta forzada. Testigo es el puerto de Tolckstone que ha sido comprado por la compañía South-Eastern Railway, a consecuencia de una ejecucion fiscal.

III

Juan B. Say, de opinion contraria a la de Smith, se espresa en estos términos:

«Me parece que en Inglaterra la opinion se inclina a creer que un edificio público, un puente, canal, etc., que no costean los intereses del capital invertido i los gastos de conservacion, no merecen ser construidos. De aquí se origina una prevencion contra los establecimientos

que no quieren emprender las asociaciones particulares.

«Si, bajo el pretesto de que una obra pública no costea sus gastos e intereses del capital invertido, se determina que sean reembolsados por los habitantes que hacen uso de él, es decir, por medio de peajes u otro derecho análogo, se privaría de sus ventajas a una multitud de personas, i de obtener los frutos que indirectamente se recojen, por medio de su uso, i que multiplicados, durante siglos, habrían producido valores que escapan a todo cálculo; es decir, que se priva a la nación entera de lo que constituye el principal mérito de las empresas i establecimientos públicos.

«Creo que se puede, sin temor, colocar los gastos de vías de comunicacion, *con tal que sean juiciosamente concebidos*, entre los que corresponden a la masa comun de la nación.»

Mas adelante Say establece que el sistema de Smith no deja nada que desear a sus compatriotas; pero estima la intervencion del Estado necesaria en un pais como la Francia, «donde los conocimientos industriales son ménos comunes; en un pais en que los capitales están concentrados en Paris, i donde las provincias no saben todavía marchar por otro camino que el de la rutina.»

Se ve, pues, que Smith i Say están de acuerdo en la teoría. Su desacuerdo está solo en la apreciacion de la peculiaridad de cada pais i de su capacidad industrial.

El sistema de Smith es, en teoría, el mas equitativo. La Inglaterra por su educacion industrial i por su preparacion para el *self-government*, se encuentra en condiciones admirables para plantearlo con buen éxito. Allí ha podido dejarse establecido que todos los gastos que no corresponden a un interes jeneral de la nación, deben ser cubiertos por contribuciones locales.

En los paises, tales como las naciones sud-americanas, cuya capacidad industrial es casi nula i cuya iniciativa individual no tiene vida, es admisible la necesidad de un

estímulo para los trabajos públicos, la intervención colectiva del Estado por medio de subvenciones del tesoro nacional, i aun que se emprendan directamente por éste.

Pero, no debe olvidarse que este sistema entraña una violación de los principios de equidad; por lo tanto, debe tenderse constantemente a emancipar la intervención del Estado en esta clase de establecimientos públicos, a medida que vayan desarrollándose los conocimientos industriales i la actividad de la iniciativa social.

Encierra todavía otros inconvenientes este sistema.

Esta intervención constante i sistemática del Estado en los trabajos públicos trae por consecuencia el adormecimiento del espíritu de empresa del país. Mantiene siempre pendiente el progreso local, de la intervención del Gobierno central, cuya acción no puede preverlo todo. Convierte a los departamentos mas ricos i viriles en asíduos solicitadores de los favores del Gobierno nacional: favores que no pocas veces se subordinan a la actitud política de cada uno de ellos.

La experiencia de todos los países aconseja que se vaya gradualmente tendiendo a emancipar de la intervención sistemática del Estado a los trabajos públicos, a medida que se afirme el progreso industrial del país i se haga sentir con vigor la actividad del espíritu público.

La intervención del Gobierno central debe limitarse a una vijilancia basada en el interés i seguridad jenerales i en la aplicación de tarifas equitativas.

Corresponde al administrador emplear su actividad en que se mantenga vivo el espíritu público del territorio confiado a su administración, a fin de que la iniciativa local emancipe los intereses municipales de la tutela de un Gobierno central, organizando recursos para colocar el municipio en situación de administrar, con independencia, los asuntos exclusivos de su departamento, i que no interesan a la jeneralidad de la nación.

A estos dos sistemas en que están divididas las naciones respecto a los trabajos públicos se ha dado los nombres siguientes: anglo-sajon, al de Smith; continental-europeo, al de Say.

IV

Pasemos, ahora, a algunas de las condiciones preliminares que deben reunir los trabajos públicos.

La primera es su utilidad, apreciada segun los servicios que va a prestar una obra.

La utilidad de una carretera, de un canal, de un ferrocarril, de una vía fluvial, de una dársena, de un dique, no solo tiene por objeto procurar una economía de gastos, por medio de esta obras que hacen mas fáciles i baratas las operaciones atendidas ántes por los antiguos medios mas rudimentarios i ménos espeditos; sino que se debe atender, mui especialmente, a las nuevas relaciones que permite establecer el ensanche de los actuales, a los nuevos mercados que abre a la produccion nacional el aumento de consumos ocasionado por la baja en los precios i por la abundancia de las provisiones.

Todos estos elementos deben ser esmeradamente estudiados i calculados por los promotores de obras públicas, i comparados escrupulosamente con los gastos i ventajas que van a ocasionar. Si el gasto es superior a las utilidades, la obra debe ser aplazada para una época mas o ménos próxima. Si se tiene a la vista dos proyectos sobre el mismo asunto, no se podria prescindir de dar la preferencia al que cuesta ménos i dé las mismas garantías de buen servicio, o bien al que en igualdad de precios esté mas en armonía con los intereses públicos.

V

Aun cuando sea la utilidad el propósito esencial que debe perseguir toda obra pública, no podría disimularse que no debe atenderse únicamente a que un trabajo sea de utilidad jeneral i que los servicios que va a prestar estén en relacion con los gastos de su construccion.

Antes de emprender una obra, es necesario tener muy en cuenta su oportunidad, la situacion financiera del pais, sus compromisos i sus recursos disponibles.

Descuidar estos antecedentes i circunstancias, seria comprometer, tal vez, muy importantes servicios, correr el riesgo de paralizar otros trabajos en construccion, i tener que atender los gastos con cantidades considerablemente superiores a los presupuestos primitivos.

Los Gobiernos cometen, no pocas veces, la falta de olvidar todas estas previsoras precauciones; i su imprevision da lugar a que los presupuestos se vean recargados con trabajos pendientes durante veintenas de años, i cuya conclusion se va postergando, dia a dia, por falta de recursos, apesar del natural deterioro que sufre la parte construida.

Precepto muy recomendado al administrador público, para salvar estos peligros, es no emprender una obra nueva, mientras no se llegue a la conclusion de las que están en construccion; i no comprometerse en nuevos trabajos extraordinarios, sino cuando, despues de cubiertos los gastos ordinarios, deje un excedente el Tesoro Nacional. De esta suerte habrán pocas obras en construccion, a la vez; pero se tendrá la seguridad de concluir las con rapidez, disponiendo siempre de recursos abundantes para hacer obras sólidas i bajo una acertada direccion técnica.

El sistema contrario da lugar a que, apenas se entre-

ga al público una empresa, cuando se empiezan a notar los fracasos ocasionados por defectos de construcción o de materiales mal escogidos; o bien, en otros casos, sucede que tres o cuatro grandes obras se encuentran paralizadas por falta de recursos, mientras que los habría habido para la conclusión de una sola de ellas.

Es oportuno tener aquí presente la siguiente opinión de Leroy-Beaulieu:

«Es raro que un Estado que emprende demasiado a la vez; que pretende dirigir el ahorro nacional; que cree tener la misión de emplear todos los capitales nuevos que se van formando en el país, no se deje llevar hasta el derroche; que no pague muy caro lo que puede obtenerse a poca costa, que proporcione siempre el capital a un provecho por venir.

Los países nuevos son especialmente los arrastrados a crisis financieras por su precipitación en emprender prematuramente demasiados trabajos públicos. Estas empresas desordenadas y los empréstitos exteriores para atenderlos son la causa del curso forzoso que reina en la mayor parte de los Estados de la América del Sur, y de la bancarrota a que han sido precipitados varios de esos Estados. En el continente mismo de Europa, uno se podría preguntar, bajo el punto de vista económico si no habría estado en el interés del Austria, la Rusia y la Italia, no decimos retardar indefinidamente sus grandes trabajos públicos, sino haberlos emprendido con más mesura. Habrían obtenido una base financiera más sólida; y habrían, sin duda, desde largo tiempo atrás, salido del curso forzoso.”

VI.

La dirección técnica de los trabajos públicos bien poco puede ser auxiliada por los principios generales de la ciencia administrativa; sin embargo, la economía política

establece preceptos que el administrador debe tomar muy en cuenta.

Vamos a tocarlos a la lijera.

Los economistas no aceptan que los trabajos públicos se establezcan con el objeto predominante de satisfacer el orgullo nacional, o para perpetuar la memoria de un ingeniero o arquitecto, de un Ministro o Jefe supremo de la nacion.

Estiman las obras segun su utilidad, los efectos útiles comparados con los capitales absorbidos. No ven mas allá.

No aceptan que, buscando la perfeccion absoluta en cuanto a solidez i duracion, se comprometa un capital mas considerable, sin expectativas de una creciente utilidad, que si se emprendiera una construccion mas simple, con garantías de suficiente solidez i buen servicio.

La ciencia económica condena esas construcciones a imitacion de los romanos, en que se edifica para siglos; en que se consulta legarlas a la posteridad, pero no que los sacrificios impuestos correspondan a su utilidad.

En estos casos los gastos no tienen compensacion con una progresiva utilidad; porque las necesidades atendidas por estos trabajos se modifican, a medida que progresan las ciencias i las artes.

Sucede, por una parte, que las costumbres se trasforman; i por otra, que lo que se cree perfecto en una época, llega, con el tiempo, a quedar muy atras de los últimos inventos i progresos; i por lo tanto, se hace necesario modificarlo.

A este respecto Minard dice lo siguiente:

«¿Qué hacemos de los antiguos edificios construidos hace dos siglos? ¿No estamos obligados a introducir grandes modificaciones, conservando apénas el esqueleto?

«¿No nos hemos visto obligados a ensanchar todos los grandes puentes?

«¿No ha sido necesario suavizar las pendientes

de todos nuestros antiguos caminos, para los vehículos de gran rapidez, i en el interes mejor comprendido del tráfico?

“¿No ha sido necesario ensanchar todas las esclusas de los canales de Briare i de Orleans, abiertos apénas dos siglos há?

“En 1684 Vauban daba 12.60 metros de paso a la gran esclusa de Dunkerque. En 1822 ha sido necesario ensancharla hasta 16 metros, i en el dia no pueden pasar por ella los steamers trasatlánticos. Otro tanto ha sucedido en el Havre.

“Los ferrocarriles, aunque de una época mas reciente han sufrido tan graves modificaciones en su construcción, que se han hecho inútiles los gastos en las construcciones primitivas.

“En fin, las construcciones públicas destinadas a dar ensanche a la riqueza nacional se hacen ménos onerosas modificándolas i renovando su solidez, a medida que prestan sus servicios, que dándoles primitivamente una gran solidez mui dispendiosa.

“Cuando se construyó el canal del Centro, el trabajo de albañilería se ejecutó con parsimonia, i amenudo los materiales tomados en el mismo lugar, por economía, éran de mala calidad. Esto dió lugar a la necesidad de reconstruir una gran parte de la obra de mano, despues de veinte años. Estas refacciones se ejecutáron con excelentes materiales trasportados a bajo precio por el mismo canal. Las mismas construcciones ejecutadas tan sólidamente, al principio, habrian costado cuatro veces mas.

“Un caso análogo ha pasado con el canal de Erie en los Estados Unidos. Primitivamente de pequeñas dimensiones, con puentes-acueductos de madera o piedra de mala calidad, fué reconstruido, mas tarde, dándole un ancho doble i mayor profundidad, empleando materiales sólidos i durables. Este mejoramiento costó 125 millones

qua no habria podido ser costeadado desde el principio, i ha aumentado en grande escala las entradas de esta empresa.”

A estas opiniones debe agregarse que el comercio i la industria no permanecen estacionarios, sino que, en períodos de tiempo no mui largos, sufren alternativas de consideracion, a las cuales se hallan ligadas las grandes construcciones. Por consiguiente, es un acto de cordura no comprometer formidables capitales en construcciones que, a la vuelta de algunas decenas de años, se hacen insuficientes para corresponder a la constante amplitud en que se desenvuelve el progreso de las naciones.

Así, no es cordura construir, a todo costo, un edificio de duracion secular destinado para exposiciones, cuando hai la seguridad de que ese edificio, a la vuelta de veinte años, será insuficiente para contener una exposicion de las producciones del ingenio humano. Por lo ménos, es necesario que su construccion primitiva sea adaptable a ensanchamientos o anexos sucesivos.

Por otra parte, la esperiencia enseña que la abundancia de capitales aumenta a la par de la civilizacion, i que baja el interes del dinero. Hai, por lo tanto, conveniencia en no gravar a las jeneraciones venideras con el importe de obras construidas por medio de empréstitos, cuya amortizacion e intereses serán relativamente subidos para dentro de veinte años, a no ser que se deje abierta la puerta para las conversiones sucesivas de la deuda.

Entre los ingleses está admitido, como un precepto económico-administrativo, que el costo de la construccion i conservacion de los ferrocarriles forma la base de los precios del trasporte.

Si los gastos son mui fuertes, las tarifas serán inaceptables para el movimiento de una gran parte de los pasajeros i mercaderías; se hará un uso mui limitado del ferrocarril; no será de gran utilidad al comercio, i los

capitales en él invertidos producirán una escasa renta a los empresarios.

VII.

Las opiniones que acabamos de manifestar, no quieren decir, de ningun modo, que por escapar a las construcciones de una duracion innecesariamente secular, se caiga en el defecto opuesto de otras tan débiles i de malos materiales, que no correspondan al objeto de prestar sus servicios durante veinte, cuarenta años o mas.

Así, en la construccion de un malecon, de un puente, no debe admitirse economía, a fin de evitar que el embate de las olas o la corriente fluvial destruyan los muros o socaven los cimientos.

En estas obras, ante todo, hai que consultar la seguridad; por consiguiente, sus condiciones de solidez no obedecen, como en otras, a propósitos de mera vanidad u ostentacion nacionales, sino al mui positivo de dar condiciones de seguridad a una obra, cuya destruccion, por la sola accion de los elementos naturales, puede entrañar serios peligros i ocasionar perjuicios notables por la suspension de sus servicios.

Conviene que el administrador no se deje arrastrar sistemáticamente por el propósito de no emprender otros trabajos que aquellos que pueden ser ejecutados con abundancia de recursos, para reunir solidez, comodidad i larga duracion.

En las poblaciones nuevas, en aquellas improvisadas por el rápido desarrollo de alguna industria o explotacion de alguna riqueza natural, es indispensable atender a las primeras necesidades del momento, de un modo provisorio, reservando las obras definitivas para despues de estar instalado un servicio provisional.

Así lo han comprendido los norte-americanos al instalar sus nuevas poblaciones en las praderas.

Jonveaux, (en *Los Estados Unidos de la América del Norte*, páj. 52) se espresa en estos términos:

«Los puentes están contruidos de una manera primitiva; los troncos de árboles tendidos de una a otra orilla, enlazados por tablas que apénas se tiene cuidado de sujetar: hé ahí las frájiles construcciones sobre las que los americanos no temen lanzar pesadas dilijencias, tiradas por cuatro o seis caballos; su ancho no exede de dos metros i no tienen barandillas. La menor detencion, el mas leve paso en falso, el menor cambio de direccion en la línea recta, espondrian a los pasajeros a una muerte segura; pero la destreza es increíble. Apénas ha habido tiempo para oir, no sin cierto temor, el crujido de las tablas, cuando ya se está en tierra firme.»

Pero aquello es solo provisorio, para atender las necesidades de los primeros momentos en poblaciones cuya actividad no puede sentirse comprometida por falta de elementos de movilizacion.

Esas vías primitivas de comunicacion no se perpetúan, como en los pueblos donde domina la indolencia en la administracion local i en la iniciativa individual.

Esas construcciones primitivas son arrastradas por la ráfaga de una vertijinosa actividad industrial.

Así, el mismo Jonveaux refiere que la poblacion de Chicago, instalada con tan provisorias vías de comunicacion, quince años despues, tenia un gran canal que la comunicaba con los rios Illinois i Mississipi, con los lagos i con el Atlántico, i ademas se unia con una inmensa red de tres mil leguas de ferrocarriles, en comunicacion con los grandes centros del Este i del Sur.

Las construcciones lijeras son una necesidad para atender las primeras exigencias de poblaciones improvisadas, o en las cuales su actividad no está en relacion con grandes elementos de movilizacion; pero se debe huir del peligro de que la incuria administrativa o del

espíritu local, dén un carácter definitivo a aquellas vías defectuosas, inseguras, completamente inadecuadas e insuficientes para el desarrollo adquirido por la población.

VIII.

Nos resta ocuparnos de los monumentos públicos.

Hemos hablado ántes de que el Estado tiene obligación de atender la construcción de edificios destinados para la administración de justicia, la representación nacional, escuelas, cuarteles, iglesias, cárceles, oficinas administrativas, hospitales, bibliotecas, museos, etc. Cuando estos edificios tienen grandes proporciones i son contruidos con arte, con cierta magnificencia, se les llama monumentos públicos.

Hai una tendencia vulgar a elojiar a los gobiernos que fascinan a la multitud con estas obras brillantes, en que despliega sus alas el jenio de los artistas i arquitectos.

Veamos como piensan sobre esta materia los economistas i los hombres de administración.

Los preceptos indicados por éstos, para este jénero de construcciones, son que estas obras sean proporcionadas, en cuanto a su número i magnificencia, al objeto a que se les destina i a los recursos disponibles.

Si los edificios públicos no corresponden en número a las necesidades de la administración; si no están convenientemente instalados, los servicios públicos se resentirian de esta falta; así como, si son de pobre apariencia i de un estilo mezquino, comparados con los edificios industriales, seria censurable que las construcciones del Estado no se mantuvieran a una altura, por lo ménos igual a la de los edificios particulares.

En tal caso hai conveniencia en aumentar los recursos destinados a este objeto.

¿Cuál será el límite de este aumento? ¿Daría un go-

bierno pruebas de sabiduría administrativa multiplicando inconsideradamente los monumentos públicos, haciendo abstracción de toda economía para darles un aspecto fastuoso?

El administrador debe tener presente que, si los edificios públicos son mas numerosos i estensos que las exigencias reales del servicio, se incurre en un exeso de gastos que a nadie aprovecha. Será un capital improductivo i una obra supérflua, cuya conservacion impone sacrificios infructuosos.

Por otra parte, si los edificios del Estado sobrepasan notablemente en suntuosidad a los de los particulares; si los gobiernos no subordinan estos gastos al estado de la fortuna pública; si construyen palacios de mármol, allí donde los habitantes levantan modestas habitaciones para la familia, la prodigalidad del gobierno seria un mal ejemplo que estaria tentando a los particulares a imitar el esplendor de los edificios públicos i a comprometerse en construcciones incompatibles con los recursos de cada uno.

Existe una proporción equitativa, que el administrador no debe olvidar, entre el esplendor de los edificios públicos, por una parte, i las necesidades i recursos de la nación, por otra. Desgraciadamente, esta proporción suele ser puesta en olvido con no poca frecuencia.

Los gobiernos sienten, jeneralmente, una irresistible propension a las construcciones monumentales. Esta tendencia tiene estímulos que la aguijonean: ya sea el deseo de inmortalizar los actos de un gobierno; ya el de colocarse a un nivel igual al de las naciones vecinas, que, mediante sus riquezas, levantan obras monumentales.

¿Hai en esto cordura?—Indudablemente que nó.

En primer lugar, el mejor medio de ser respetados por nuestros vecinos, es haciendo un uso moderado i atinado de nuestros recursos, para aparecer siempre ante ellos,

fuertes i ricos, no por la ostentacion, sino por poseer rentas suficientes, no solo para cubrir nuestros gastos ordinarios, sino para disponer en cualquier momento de recursos extraordinarios para hacer frente a las emergencias en que pudiera comprometerse la independencia nacional o el honor de la patria.

En segundo lugar, hai que advertir que se conserva con trabajo el nombre de los soberanos que mandaron construir las pirámides de Egipto i otras maravillas ejecutadas con la sangre i las fatigas de los pueblos; mientras tanto, el mundo está lleno con los nombres de los bienhechores de la humanidad, que no han dejado mas huellas que las morales. Mas conocido es el nombre del autor del Quijote, i el del autor de la Araucana, que el de los monarcas que mandaron construir en España el Escorial i la Alhambra; i no ménos conocidos son los nombres de Montesquieu, Franklin i Voltaire, que los de los reyes a quienes se debe la construccion del Louvre i del palacio de Fontenaibleau.

Hai quienes defienden el empleo fastuoso de capitales improductivos en construcciones monumentales, como un medio de dar trabajo abundante a los obreros.

Pero esto nos presenta el asunto solo por un lado de la medalla, como dice Bastiat. Por el reverso están los obreros a quienes se les quita el trabajo, por medio del recargo del impuesto, para pagar la construccion de obras destinadas a ofrecer trabajo a los artesanos i arquitectos.

Tambien se sostiene que el Estado debe construir edificios majestuosos con el objeto de fomentar las bellas artes i perfeccionar el buen gusto nacional.

Es algo inaceptable que las bellas artes sean otra cosa que un objeto de lujo para los paises de medianos recursos; por consiguiente, su fomento, bajo el patrocinio oficial del gobierno, debe reservarse para aquella época en que la riqueza nacional haya tomado un desarrollo tan

importante, que, despues de cubierto su presupuesto ordinario, pueda distraer, desahogadamente, algunas fuertes sumas en la construccion de obras monumentales, en las cuales encuentre un campo de ensayos el jenio artístico, cultivado en las escuelas especiales.

En resúmen, la construccion de edificios i monumentos públicos debe corresponder, por su número, i por su estension i magnificencia, a las exigencias del servicio público de cada pais i a la importancia de las rentas nacionales.

Las obras monumentales son objetos de lujo que las naciones deben permitirse, cuando las contribuciones, sin ser pesadas, despues de cubrir los gastos ordinarios, dejan una superabundancia de recursos que no son reclamados urjentemente por obras reproductivas o de utilidad.

Seria, pues, una locura contratar un empréstito para construir un palacio, un teatro grandioso; como lo seria tambien invertir el impuesto en soberbios monumentos, cuando faltan escuelas, hospitales i cárceles; i tambien lo seria construir un suntuoso hospital de medio millon de pesos de valor, cuando podrian haberse edificado cinco, de valor de cien mil pesos cada uno, i con capacidad para cinco veces mas enfermos.

La norma es construir para las necesidades del pais i segun sus recursos, dejando completamente en olvido toda consideracion de ostentacion nacional i de perpetuar la memoria del arquitecto o administrador público.

IX.

Concluirémos este capítulo con algunas indicaciones jenerales respecto a la forma como debe contratarse la construccion de los trabajos i monumentos públicos, i a las medidas de vijilancia que debe emplear la adminis-

tracion para su conservacion, impidiendo que los daños, primitivamente pequeños, tomen proporciones notables, por falta de reparaciones oportunas.

La ejecucion de los trabajos públicos debe darse siempre en adjudicacion por concurso, i no por contratos en que puede influir el favor, o en que no se toman las precauciones necesarias para obtener los mas bajos precios, i las mejores garantías de solidez i rapidez en la ejecucion de la obra.

A estas ventajas, reúne la adjudicacion pública la de dejar el campo libre a la industria de todos los interesados; de exitar cierta emulacion que influye en el perfeccionamiento de la industria nacional; de facilitar la pronta realizacion de los trabajos i de cerrar la puerta a todas las exigencias del favoritismo i a todas las tentaciones de los manejos incorrectos.

Es este, ademas, el único medio como puede el administrador quedar completamente a cubierto de las inculpciones de la maledicencia, i con el cual puede presentar testimonios irrecusables de la pureza de sus actos.

Pero no basta que la construccion esté contratada en licitacion pública; que se haya exigido fianzas i establecido muchas cláusulas en garantía del fiel cumplimiento de lo contratado.

Es indispensable que el administrador público despliegue todo su celo en vijilar el cumplimiento exacto del contrato; en exigir que se cumplan todas sus cláusulas; que se empleen materiales de buena calidad; que los trabajos sean hechos con esmero i solidez; que se empleen obreros intelijentes i que las operaciones marchen con la celeridad convenida.

Sin esta vijilancia, no tendrá importancia ninguna la licitacion pública. Indudablemente que habria podido ofrecer precios mas bajos el empresario que anticipadamente hubiere contado con la seguridad o especta-

tiva de que no se le exigiría el cumplimiento estricto de lo convenido.

Esta condescendencia de parte del administrador público no solo sería un engaño a los industriales que, confiados en la seriedad de los actos administrativos, habrían acudido a tomar participación en la licitación, sino que sería también una verdadera defraudación de los intereses del Estado, i de un carácter que se prestaría para juzgar al funcionario público mezclado con una participación ilícita en el negocio.

Apénas necesitamos advertir que ántes de ser propuestos a la licitación los trabajos públicos de importancia, deben haber sido formados sus planos i presupuestos, por ingenieros, arquitectos u otros especialistas, que la autoridad administrativa debe contar como auxiliares, para fijar con toda claridad las condiciones a los proponentes, a fin de evitar apreciaciones equivocadas i ulteriores dificultades, tan comunes en esta clase de asuntos.

X.

Materia de grave importancia es la conservación de las empresas, establecimientos i monumentos públicos.

No es raro ver que obras construidas a costa de grandes sacrificios son descuidadas, o que, sin ser descuidadas, se estiman como mui dispendiosos los gastos exigidos para una esmerada conservación. Bajo tal impresión, se desatiende toda reparación menuda, i no se mira con interés sino las grandes reparaciones costosísimas, i cuando ya la obra se resiente en su solidez, a causa del debilitamiento ocasionado por sus deterioros.

No pocas veces ocurre que las construcciones se destruyen completamente, por no haber atendido con oportunidad reparaciones primitivamente insignificantes.

Corresponde al administrador desplegar todo su celo

para tener oportuno conocimiento de los deterioros que sufran las obras públicas, para atender, sin demora, las composturas que necesitan. Bajo este aspecto, se imponen mui preferentemente a su atencion los puentes, malecones, muelles, acueductos, caminos i todas aquellas obras destinadas a una clase de servicio de tal actividad, que el pequeño deterioro de un dia, en pocos mas, toma grandes proporciones.

Los gastos en estas oportunas reparaciones son verdaderas economías, mui acreedoras a ser atendidas siempre con verdadera prodigalidad; porque es una plaga para un pais cuando llega a dominar en él aquella incuria administrativa que, en medio de la mas apática indiferencia, deja que obras construidas a costa de sacrificios i que prestan importantes servicios, vayan gradualmente destruyéndose, por falta de una vijilancia celosa que se ocupe de hacer reparar oportunamente todos los daños parciales.

