

REFLEXIONES
ACERCA DEL SERVICIO Y POSICION

DEL CUERPO DE INGENIEROS
DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.

(Conclusion.)

II.

El último reglamento publicado en octubre del pasado año señala las atribuciones del cuerpo de Ingenieros; el primitivo de 14 de abril de 1856, aunque menos limitadas, indicaba con ligeras diferencias las mismas atribuciones.

En los veinte y siete años transcurridos la administracion pública y el cuerpo de Ingenieros debe hallarse orgulloso de su obra. Mas de 12.000 kilómetros de carretera contruidos, mas de 5.000 de ferro-carriles, los canales de navegacion y riego, la construccion de las primeras lineas electro-telegráficas, los puertos mejorados, y el casi completo establecimiento del alumbrado de nuestras costas son la historia práctica y honrosa del personal de las obras públicas á la cual puede agregarse como muy importantes apéndices los grandes y señalados servicios que á la administracion pública y sobre todo á las provincias ha prestado con sus informes facultativos, y especiales conocimientos, que han sido las bases de la solucion de muchos espedientes.

Estos mismos resultados que le han dado merecidamente su importancia, son tambien los que han movido á imitar su organizacion y servir de modelo para la formacion de otros servicios del Estado; y al mismo tiempo, ha suscitado la consiguiente emulacion en ánimos inquietos, que sin ser tomada jamás en cuenta por el citado cuerpo de Ingenieros, como así

correspondia, ha dado muchas veces un resultado que aunque no haya sido apreciado por él, no ha sido siempre ventajoso para sus intereses, ni para la buena administracion pública.

Pero continuamente el servicio, ya algo limitado, del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, se ve amenazado por invasiones indebidas de todo el que pretendiendo ensanchar su esfera de accion, no repara en la conveniencia del Estado, ni en ingerirse en las atribuciones y derechos de los demás, con tal de conseguir participar con intrusiones inmotivadas, de la buena posicion moral conseguida á fuerza de tantos sacrificios, y olvidandose tambien del sábio principio moral, que aconseja no querer para los demás, lo que para sí no se acepte.

Estas consideraciones nos las sugiere el recuerdo de las pretensiones que se van manifestando públicamente, siempre que se ha tratado del deslinde de las atribuciones de los Ingenieros, que con mas propiedad podrian llamarse disminucion de sus facultades.

O el cuerpo de Ingenieros se le considera dependiente del Estado ó no, si en el primer caso ¿Qué significa el deslinde de atribuciones en servicios que el Gobierno puede designar con la amplia libertad que le corresponde? ¿Que quiere decir, que el Gobierno, único juez que puede disponer de las obras que ejecute del modo que mas le convenga á sus intereses, coarte sus facultades por favorecer miras privadas?

No entendemos verdaderamente cual es la estension que muchas veces se ha querido dar á los pretendidos deslindes ó derechos, cuando es indudable, que no habia ninguna necesidad de ellos, y son prueba patente del fundamento de nuestras consideraciones, los nulos resultados que casi siempre han producido la mayor

parte de las muchas comisiones que en diferentes épocas se han formado con este objeto.

Si se quiere considerar al cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, como independiente del Estado ¿porqué entonces no se le fijan sus atribuciones y se prohíbe á tantos intrusos é ingenieros improvisados que se mezclen en obras y proyectos de caminos, canales y puertos etc., que esencialmente son de la competencia de los ingenieros citados.?

Sensible es decirlo, pero hasta al ridículo se ha llegado pensando en la pretendida separacion de atribuciones; y talvez algunos hayan soñado que el bello ideal sería que el Gobierno necesitara para la construccion de una carretera ó de un ferro-carril á toda clase de empleados facultativos ó ingenieros; los de caminos para solo las explanaciones, los de minas para arrancar la piedra de las canteras y recibir el material, los industriales ó mecánicos para las máquinas y herramientas, los agrónomos y de montes para las plantaciones y maderas, los arquitectos para las casillas y demás edificios, en fin una subdivision tal que la confusion, el desbarajuste y despilfarro fuera la consecuencia.

Se trata del levantamiento del plano de una grande estension de territorio y será preciso segun algunos recurrir á los astrónomos para ejecutar operaciones geodésicas; se pretende ejecutar una conduccion de aguas y no es posible dar un paso sin la cooperacion de cuatro ó cinco clases de ingenieros, se pretende hacer las plantaciones de una carretera y ya no pueden llevarse á cabo sin la intervencion de un Ingeniero de Montes, se trata de explotar una mina y será indispensable que intervenga en sus explanaciones un Ingeniero de caminos, un industrial en las máquinas, etc.. se pretende dar en fin un solo paso en la construccion de un edificio, que necesite para llegar á él un camino, y no basta un arquitecto que debe limitarse solamente á la construccion de aquel.

Fijese un momento el pensamiento en estas indicaciones y pronto se verán las consecuencias. Por esto no concebimos que siendo hoy

bien patentes los campos que separan las carreteras y la mision que en su creacion se las ha dado, se susciten en el seno mismo de la administracion pública, árbitra de disponer lo que crea conveniente, deslindes y limitaciones que solo pueden ser resultado de ambiciones impacientes é ilegítimas y que por lo inconvenientes para el desarrollo de los intereses públicos traería fatales consecuencias; y tengan en cuenta que en la mayor parte de los casos y considerando á los ingenieros de caminos como dependientes del Gobierno, toda disminucion de responsabilidad les traería ventajas para su interés individual, pero sin duda ninguna no podrían conformarse en ver destruido con graves perjuicios de los intereses públicos, la buena senda que con tanto trabajo, celo é interés han conseguido establecer para los adelantos y desarrollo de todas las obras de pública utilidad; y así sucedería indudablemente, como hoy ya acontece en algunos servicios, sino se procurara conservar bien distintos los campos de accion que hoy ya separan á cada uno, sin que en los detalles ó partes correspondientes á la esfera de atribuciones de unos, se pretenda ingerir á los demás, pues una resolucion en este sentido bien pronto acusaría consecuencias desastrosas.

Las obras públicas ejecutadas con fondos del Estado, de las provincias y de los municipios, son las que deben hallarse bajo la direccion ó inspeccion de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y su esfera de accion y atribuciones deberán hallarse en la misma relacion, que lo esten las del Gobierno central con relacion á la administracion de las provincias y de los pueblos. Allí donde llegue administrativamente la accion del Gobierno, hasta allí debe alcanzar, en la parte facultativa, la de sus Ingenieros.

Hoy así se halla ya en parte consignado; mas no obstante, falta mucho que arreglar respecto á los servicios provinciales y municipales, á fin de que obrando las Diputaciones y los Ayuntamientos con la debida independencia del poder central, se lleven á cabo los trabajos con la economia y buen resultado que

merecen los sacrificios de los pueblos, sirviéndoles no obstante para el logro de estos resultados la enseñanza, adquirida con la práctica, por el Estado, sus consejos y la alta inspección que sobre la organización de estos servicios debe establecerse, de una manera mas concreta y esplicita.

He aquí pues indicado, lo que creemos conveniente al Estado y á los buenos principios de administración: el pretender confundir las atribuciones y llevar hasta el exagerado extremo que antes hemos indicado, la clasificación de atribuciones, es no solo perjudicial, sino tambien oneroso y hasta ridiculo.

Casi todo lo espuesto, lo ha sido considerando al cuerpo de Ingenieros como dependiente del Estado, porque si nos ocupáramos de este, bajo el punto de vista de los ingenieros al servicio de particulares, no podríamos menos de pedir su completa libertad de acción para la ejecución de *toda clase de construcciones y edificios* ó en otro caso restringir la intrusión de los demás en lo que es de su exclusiva competencia, como así corresponde á la equidad y á la justicia.

Aquí llegábamos cuando vino á nuestras manos el escelente folleto *Las profesiones libres y las carreras del Estado* y que contiene preciosos *apuntes sobre el deslinde de atribuciones mandado hacer por Real orden de 25 de Febrero de 1865.*

La lectura de sus acertadas y científicas consideraciones, han sido para nosotros de grande satisfacción, por ver en tan buen escrito y en tan sólidos é ilustrados razonamientos fundada una opinión que no se separa de la nuestra y que está condensada en los siguientes párrafos:

«En las atribuciones de las diferentes carreras para la prestación de servicios al Estado, el único principio racional de deslinde es el interés de la administración y del público á quien sirve.»

«Constituidos los ramos especiales de la administración, el deslinde entre los funcionarios de ramos diferentes queda hecho y no puede ni debe alterarse ó modificarse, sino

cuando se alteren ó modifiquen las bases en que se apoya la constitución separada é independiente de los servicios.»

«Lo natural, lo lógico, lo conveniente por ahora es continuar con la actual organización.»

«Estos grupos de funcionarios, por último, deben tener á su cargo exclusivamente el *servicio completo de cada ramo*, obrando reunidos en comisiones mistas, para la resolución de cuestiones mistas.»

III.

Indicamos al principio de este artículo que examinaríamos tambien si el cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, se halla recompensado como corresponde en relación con las demás carreras del Estado y con la importancia y responsabilidad de los servicios que presta, y casi nos arrepentimos de haber contraído este compromiso, porque participando del carácter general del citado cuerpo, y recordando la excesiva reserva y dignidad estremada que en este particular ha observado, nos repugna algun tanto descender á las consideraciones ofrecidas, aun cuando la práctica de las cosas, nos enseñe que hasta para conseguir lo justo, lo equitativo y lo que todos reconocen como necesario, es preciso en la época presente reclamar, pedir y no permanecer pasivos, confiando solamente en la justicia de la causa.

Rodeado el cuerpo de Ingenieros de Caminos etc., de una aureola que á fuerza de probidad y trabajo ha sabido conquistar, nadie se ha cuidado de la posición de sus individuos: los extraños, porque esta misma aureola, hacia presumir las justas recompensas; tanto mas cuanto que en la creación de este cuerpo en 1854 los sueldos fijados eran relativamente los que correspondían á la importancia de los servicios que prestaba; y los interesados, porque adormecidos con la honra de pertenecer á un cuerpo tan considerado, han siempre pospuesto á su dignidad, la idea del lucro. Pero puede prolongarse mas tiempo este

estado de cosas? Creemos que no, y si el Gobierno, de S. M. no se detiene con un poco cuidado en este asunto, si no examina, como corresponde á la justicia y á la buena administracion del Estado, el modo de corresponder debidamente á la confianza que en los ingenieros deposita, sinó aprecia como se merecen los servicios que prestan y la responsabilidad grave que se les exige, el estímulo y el celo por los intereses de la administracion, de que tantas pruebas repetidas ha dado el cuerpo de ingenieros de Caminos podrá decaer; al menos, entre los que dedicados exclusivamente en bien del servicio público no hallan por resultado, ni la recompensa presente necesaria para recurrir á las necesidades de sus familias, ni la confianza en el porvenir.

Si el destino del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, fuera compatible con otras ocupaciones, como sucede en la mayor parte de los servicios del Estado, si la responsabilidad moral y material que constante y continuamente tiene sobre si, no le impidiera pensar en otros asuntos, si pudiera, en fin y le fuera permitido, tener la libertad de accion para aplicar sus conocimientos y aprovecharlos en interes propio inmediato, sobradas ocasiones hallaria para dedicar la especialidad de sus conocimientos á conseguir el desahogo de su vida presente y la seguridad de la porvenir, como sucede en otros servicios del Estado.

Mas por el contrario el Ingeniero tiene ocupaciones ilimitadas, ni un solo momento cesa su responsabilidad y no solo tiene que atender á los servicios generales del Estado, sino tambien con frecuencia á los de las provincias, los de los pueblos y hasta descender á los de los particulares que por medio de los Gobernadores de provincias promueven asuntos y cuestiones facultativas que los Ingenieros se ven obligados á resolver empleando á veces un tiempo considerable sin la recompensa merecida.

No se concibe como un personal en que tanta confianza deposita el Estado, que presta un servicio tan vasto y de tan diversa indole

le que el de todas las demas carreras, y á quien se le exige una responsabilidad tan considerable, se halle hoy dotado con los mismos sueldos que en el año de 1854 y aun menores todavia si se atiende á que hace algun tiempo la menor importancia del servicio permitia á los Ingenieros disponer de algun tiempo para sus intereses particulares, á que no se les restringia como hoy sus ocupaciones y á que las provincias donde prestaban sus servicios, consignaban en sus presupuestos sobre sueldos ó indemnizaciones fijas para recompensarles de los trabajos que en su interes desempeñaban.

Limitados pues los sueldos de los Ingenieros á lo que se fijó en 1854 nadie dudará al considerar la diferencia de las necesidades de la sociedad desde aquella fecha y el valor del dinero, si sueldos de 9 y 12 mil reales con que estan dotados los Ingenieros segundos y primeros, son correspondientes á la importancia de su cometido y al servicio que de ellos exige y obtiene el Estado.

Los Ingenieros Gefes considerados con la categoria de gefes de la administracion, y al frente de un servicio tan importante en el cual se ventilan asuntos de mucha entidad, que son en muchos de ellos verdaderos representantes del poder central, aun cuando se hallen bajo la autoridad del Jefe de la Administracion civil, y rodeados de una gran responsabilidad consiguiente á las atribuciones que tienen se hallan la mayor parte dotados con 18.000 reales de sueldo, cualquiera que sea la provincia en que sirvan sin otros emolumentos ni gastos de representacion como tienen la mayor parte de los demas empleados civiles y militares.

Los Inspectores que llegan á la última escala de su carrera despues de haber prestado importantes y dilatados servicios al Estado, rodeados naturalmente de su familia y á quienes se les obliga á residir en la capital, con una categoria correspondiente á la superior Junta consultiva á que pertenecen y cerrada ya toda esperanza se les dota con 56,000 rs.

Son estos los sueldos que corresponden á funcionarios que prestan servicios tan importantes? Es esta la dotacion que la generalidad

cree que disfrutan los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos solicitados muchas veces por las empresas ofreciendoles ademas de otras garantías, una remuneracion crecida y bastante para asegurar su porvenir?

Sino fuera odioso entrar en otros detalles y descender á comparar servicios con servicios, responsabilidad con responsabilidad, pondriamos en relieve, si el personal de las obras públicas se halla recompensado como corresponde y en relacion de otros servicios de menor importancia y de menor responsabilidad y veriamos tambien al hacer otras investigaciones, cuántos empleados de baja categoria cuyos empleos ó posiciones la han adquirido con insignificantes sacrificios ó solo con el favor y la influencia, se hallan mucho mejor dotados y atendidos, que los que haciendo continuos sacrificios y estudios, trabajan sin descanso y se consagran esclusivamente al servicio del Estado.

Si se quiere medir á los Ingenieros de Caminos bajo el punto de vista de empleados, con el rasero general, fijensele sus ocupaciones y no se imponga la obligacion de dedicar todas las horas del dia á su destino; dejenseles libres, como á los demas la mayor parte y ventajosamente hallarán la compensacion á su trabajo, dedicándolas cada uno á que pueda obtener mayores ventajas.

Se me dirá, que esto no es posible ni conveniente, y porque asi es y la indole especial del servicio impone otros deberes y una responsabilidad constante, es por lo que decimos con razon que debe mirarse este asunto con un poco de cuidado, pues no deben imponerse por una parte tantas restricciones á una clase tan respetable y tan digna del aprecio público, y por otra exigirles un servicio de una grande importancia por los intereses que se entrelazan, presentándoles como porvenir, vivir con estrechez suma y llegar en su ancianidad lleno de servicios á obtener su puesto de Ingeniero Jefe de primera clase con 24.000 reales y los mas privilegiados á Inspectores con sueldo insuficiente para satisfacer las primeras necesidades de sus familias. Triste es esta manifestacion, pero no por eso deja de ser menos verdadera.

Si los sueldos en 1854 se creyeron arreglados al servicio ¿Cómo han de considerarse suficientes en la actualidad? y tengase muy presente que en aquella época y durante algunos años los Ingenieros ademas del sueldo señalado por el Estado, percibian de las provincias como ya hemos indicado, un sobre sueldo para recompensarles los servicios que á ellas prestaban; y esto que en el vecino imperio subsiste todavía, se ha prohibido en España sin duda por generalizar las resoluciones y sin mirar que el Ingeniero no está recompensado con el reducido haber señalado por el Gobierno.

No hablemos de las indemnizaciones porque como se hallan establecidas para el servicio ordinario no son mas que la compensacion de los gastos que se hacen en las visitas á las obras, y no son aplicables por otra parte á muchos servicios muy importantes.

No haremos mas consideraciones sobre este particular: para algunos habrán sido demasiadas, para otros insuficientes, así como para mi bastante embarazosas, por ser difícil en esta materia tan delicada, entrar en esplicaciones y presentar datos y consideraciones que pueden interpretarse en un sentido distinto de aquel cuyo objeto tienen.

Perdonenme unos y otros por haber llamado su atencion con tan desaliñadas frases, sobre un asunto de suyo delicado y superior á mis fuerzas, mas aun cuando no haya acertado á llenar el objeto que me propuse, mis deseos, mi voluntad y el justo motivo de mi iniciativa se habrá comprendido sobradamente.

M. GARRAN.

ANTE-PROYECTOS

DEL

PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

(Continuacion.)

Sobre el dictamen emitido por la mayoría de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. relativo al ante-proyecto del plan de ferrocarriles.