

REGLAMENTO ORGANICO

DEL

CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS,**CANALES Y PUERTOS.***(Continuacion.)***Direccion general.**

En tal estado de cosas fué, pues, lo primero que habia que hacer, dar por el pie, y suprimir completamente cuanto podia servir de obstáculo á la mas conveniente y acertada organizacion del centro directivo de dichos ramos, y al mismo fin se encaminaron todas las disposiciones contenidas en los 55 artículos que constituyen el título 1.º del reglamento de 1856.

Algunos de ellos, pocos en número, se hallan ahora suprimidos de hecho, y otros modificados, desde que la Direccion general con sus propias dependencias, forma, como es natural, una parte constitutiva del Ministerio correspondiente; pero subsisten vigentes por lo demás cuantas disposiciones contiene el mencionado título, designando en primer lugar, las obras y objetos que son de la peculiar atribucion de la misma Direccion y del Cuerpo de Ingenieros, y en seguida, las facultades y el carácter del Director general, en virtud de varias declaraciones hechas, y especialmente por el Real decreto de 28 de Julio y la Real orden de 5 de Agosto de 1850.

En el mismo reglamento aparecia el Director general á la cabeza y formando parte del Cuerpo de Ingenieros, con todas las atribuciones de Jefe del mismo y Presidente de la Junta Consultiva, aun que salvando la superior autoridad del Ministro del ramo, bajo cuya dependencia se hallaba constituido. Incorporada la Direccion al Ministerio correspondiente, por Real decreto de 18 de Febrero de 1847, por otro de la misma fecha se dignó S. M. resolver,

que el Ministro, fuese el Jefe del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos. Los demás que han sucedido al que propuso esta declaracion, no solo la han encontrado en su lugar, sino que han querido honrar al mismo Cuerpo, confirmandola distintas veces: una por el Real decreto antes citado, de 28 de Julio de 1850, el cual dispuso, que el Director general del ramo fuese considerado como segundo Jefe, declarando corresponderle la Vice-presidencia de la Junta Consultiva; y otra, por Real decreto de 28 de Setiembre de 1855, segun el cual es el Ministro de Fomento, Jefe superior del Cuerpo y Presidente de la Junta Consultiva y segundo Jefe el Director general de Obras públicas correspondiéndole presidir la Junta cuando no lo haga por si mismo el Jefe superior. Ya antes, por otro Real decreto de 10 de Marzo de 1852, se habia establecido que fuera Vice-presidente uno de los Inspectores generales; segun lo disponia tambien el reglamento de 1856.

Nada de esto puede decirse que ha alterado en lo esencial la constitucion del Cuerpo.

Organizacion del personal de Ingenieros. — Grados y clases del Cuerpo.

En vista, pues, de todas las superiores disposiciones acabadas de citar, la Comision creyó que, salva la designacion de las obras y objetos de la atribucion del Cuerpo, que como en dicho reglamento forman el asunto de los primeros artículos del proyecto adjunto, y despues de consignar en el siguiente la otra declaracion, tantas veces confirmada, nada mas debia añadirse en él referente á las atribuciones propias de uno y otro Jefe, y que puede y debe suprimirse todo lo demás contenido en el tit. I del actual reglamento.

La escala gerárquica de grados, clases y denominaciones que se estableció en 1856 para todos los Ingenieros del mismo Cuerpo, fué en todo semejante á la que tenia el de puentes y calzadas de Francia, con pequeñas variaciones de nombre, que despues desaparecieron en

virtud de lo dispuesto por Real orden de 11 de Abril de 1844. Esto último ha sido conveniente, aunque en nada ha trascendido á la esencia de la organizacion del Cuerpo.

Número de individuos.

Otro tanto puede decirse respecto al número de individuos y su reparticion en los diferentes grados que forman la planta ó cuadro general; pues aquí, como en Francia, se ha ensanchado considerablemente, en razon del gran desarrollo que han ido recibiendo las obras cuya direccion corresponde al mismo Cuerpo.

Debia constar, segun los reglamentos respectivos,

EN FRANCIA (1804), DE

- 5 Inspectores generales.
- 17 id. divisionarios.
- 89 Ingenieros Jefes de primera clase.
- 45 id. id. de segunda clase.
- 159 Ingenieros ordinarios de primera clase.
- 165 id. id. de segunda clase.
- 15 Aspirantes.
- 60 Alumnos.

555

EN ESPAÑA (1856), DE

- 2 Inspectores generales.
- 5 Sub-inspectores.
- 8 Ingenieros primeros.
- 12 id. segundos.
- 50 Ayudantes primeros.
- 40 id. segundos.
- 10 Aspirantes primeros.
- 15 id. segundos.

122

Segun los últimos datos que se han espedito en ambos paises, á las fechas respectivas debia componerse el mismo personal

EN FRANCIA (1851), DE

- 6 Inspectores generales.
- 18 id. divisionarios.
- 15 Ingenieros Jefes de primera clase.
- 15 id. id. de segunda clase.
- 165 Ingenieros ordinarios de primera clase.
- 250 id. id. de segunda clase.
- 45 id. id. de tercera clase.
- 45 Alumnos.

679

EN ESPAÑA (1859), DE

- 5 Inspectores generales.
- 15 id. de distrito.
- 50 Ingenieros Jefes de primera clase.
- 50 id. id. de segunda clase.
- 80 Ingenieros primeros.
- 120 id. segundos.
- 15 Aspirantes primeros.
- 25 id. segundos.

540

La relacion que guardan estas cifras puede suponerse corresponderia á la suma de atenciones ya creadas con que á la fecha respectiva contaba cada una de las dos naciones; pero en cuanto á las necesidades por satisfacer, no solo eran entonces, sino que continúan siendo mucho mas en número y calidad las que en la nuestra se encuentran en descubiert. En Francia la clase destinada á ser aumentada segun el último arreglo, era la de los Ingenieros ordinarios de tercera clase, que no son sino los antiguos Aspirantes, cuyo grado ha desaparecido del cuadro general. Allí por otra parte se llegó á plantear la reorganizacion de 1804 con un personal efectivo de los grados superiores, y cuando así la Escuela politécnica como la especial del Cuerpo se hallaban en estado de suministrar pronto con sus numerosas promociones las plazas inferiores cuyo número se aumentaba. Aquí ha sucedido todo lo contrario: la reorganizacion tuvo principio en 1856, sirviéndola de base la exigua reunion de unos 50 Ingenieros de todos gra-

dos; nunca despues ha llegado á completarse la planta por las ampliaciones que sucesivamente y en vista de su necesidad ha recibido, y aun al presente se encuentran en nuestro cuadro, segun las plazas que le asignó el Real decreto de 25 de Febrero de 1859, muchas de las clases inferiores que aun están por llenar, si bien es dado prever que con las promociones de alumnos que irá dando la Escuela, atendido el número actual de los que en ella cursan, dentro de unos siete años podrán quedar cubiertas todas.

No por eso debe creerse que será suficiente el mismo personal para las multiplicadas y variadas atenciones á que, sobre las ya creadas, habrá que acudir en un plazo mas ó menos cercano, y por eso creyó la Comision que debia limitarse por ahora el aumento á solo las clases de Ingenieros primeros y segundos y Aspirantes; pudiendo ser en este caso la planta del Cuerpo la siguiente:

	5	Inspectores generales.
	15	Inspectores de segunda clase.
550	50	Jefes de primera clase.
	50	id. de segunda clase.
	400	Ingenieros primeros.
	150	id. segundos.
50	20	Aspirantes primeros.
	50	id. segundos.
	400	

Este aumento, como es sabido, no podrá ser efectivo sino dentro de bastante tiempo. Ni sería aventurado añadir que aun contando desde luego con esa ampliacion progresiva en las clases del personal que están llamadas á desempeñar el servicio mas activo del Cuerpo, todavía exigirán nuestras futuras necesidades otros aumentos sucesivos en el mismo. La rapidez con que en todas partes se acrecen y adelantan las atenciones de esta especie respecto del desarrollo gradual y mas paulatino que por su naturaleza lleva la formacion del personal especial da las obras públicas, ha sido causa aun en otros paises de que no hayan podido recibir el inteligente y rápido impulso

que convenia á las últimas, á pesar de que ya podia contarse con los capitales necesarios, por la falta de un elemento tan indispensable, que es preciso ir preparando con mucha prevision y oportunidad.

Pero segun se ha notado antes, semejantes variaciones en el número de los individuos que hayan de componer el Cuerpo de Ingenieros no afectan esencialmente á su organizacion especial, y por tanto podrán tener lugar del modo y en el tiempo que el Gobierno resuelva, segun lo aconseje la necesidad, como lo ha venido haciendo hasta aqui.

Ingreso en el Cuerpo y nombramientos.

Ninguna novedad se ha hecho ni conviene respecto á lo que sobre el ingreso en el Cuerpo y nombramiento de los Ingenieros quedó definitivamente establecido en el reglamento de 1856, conforme tambien á lo que disponia sobre los mismos puntos el decreto orgánico francés, tantas veces citado; y por escusado se omite cuanto podria alegarse en apoyo de una determinacion que, sin cerrar la puerta á nadie, solo permite franquearla á los que se presenten con toda la aptitud exigida por los reglamentos de la Escuela especial del Cuerpo.

Ascensos.

Establecióse en el reglamento francés la libre eleccion del Gobierno á propuesta del Director general, y en las clases inmediatas inferiores para todos los ascensos de unos á otros grados de los Ingenieros; pero separándose hasta cierto punto en esta parte nuestro reglamento de 1856, quiso combinar la eleccion con la antigüedad. Sin embargo, en la primera ocasion que se le presentó al Gobierno para poner en ejecucion este sistema mixto, estimó con mucha razon preferible conferir los ascensos por rigurosa escala y antigüedad, y lejos de haberse alterado despues este orden, se halla confirmado por los Reales decretos de 1.º de Julio de 1847 y de 28 de Setiembre de

1855. Se han evitado así las graves dificultades que se ofrecen para hacer elecciones acertadas y justas, según sucede ahora mismo con motivo de los ascensos que deben conferirse en el profesorado universitario, y renunciando alguna ventaja, muy aventurada y siempre problemática, se han logrado otras más positivas y trascendentales para los individuos, y más aun para el servicio á que están consagrados. Por esto se ha consignado el mismo principio de antigüedad rigurosa para todos los ascensos de los Ingenieros en el artículo que trata de los mismos.

Escuela.

El reglamento que para la Escuela se publicó con igual fecha que el orgánico, ha recibido después, como los demás ramos del servicio de obras públicas, bastantes mejoras en las que ya no es mucho lo que puede dejar que desear la parte relativa á la enseñanza científica, que es la principal. No obstante, el reglamento vigente de 10 de Agosto de 1855 puede admitir algunas reformas útiles, como lo prueban las que propuso hace unos dos años la Junta de Profesores de la misma Escuela. Por lo tanto, y después de lo que ya se ha dicho sobre las contrariedades que ha experimentado en España la formación de un personal como el que es necesario para la más acertada ejecución de las obras públicas, sería poco cuanto se dijera á fin de encarecer la importancia que tiene todo lo que se refiera á la Escuela.

De ella han de salir los jóvenes nutridos en las ciencias, formados para la inteligente dirección que reclaman aquellas, y adornados con cuantos requisitos exige la variedad é importancia de los demás servicios á que se destinan; es decir, los hombres de arte que han de llevar á ejecución todas sus concepciones, siendo en sus casos también, el consejo, la guía, ó el instrumento de la Administración. Como agentes de la misma, son los que han de ejercer tan delicadas funciones bajo su propia responsabilidad, con un celo exquisito y

muy diligente; con una honradez á toda prueba, con un espíritu de legalidad que hermanado al fervor científico, les permita en cuanto concierna al servicio del Estado, discernir los intereses públicos, de los privados con que suelen estar relacionados. Todo esto y mucho más, que en la práctica del servicio viene exigiendo el Gobierno á sus Ingenieros, según lo hacen los de las naciones en que logra el mismo una regularidad y exactitud dignas de imitación, indica desde luego, que debe ser una atención muy ilustrada y constante la que se preste á la formación de tan necesarios instrumentos ó agentes, pues nunca será bastante encarecido lo que importa que sean perfectos en saber, en disciplina, en tino práctico, en todas las cualidades, que por lo general y en lo posible, deben adornarlos.

Por estas consideraciones, y dejando en el buen lugar que se merece el no desmentido celo con que el digno Director y Profesores actuales de la Escuela desempeñan las importantes y delicadas funciones de su respectivo cargo, la Comisión creyó que hubiera faltado á su deber, si no hubiese consignado una observación que, siendo propia de este lugar, viene en apoyo de una idea cuya bondad es manifiesta é incuestionable, y que sin dificultad alguna podrá tener una ejecución inmediata y provechosa.

Todos los ramos y dependencias, cuyo servicio está encomendado al Cuerpo, se hallan hoy inspeccionados, de manera que son otros jefes superiores, los que interpuestos entre los Ingenieros encargados respectivamente de cada uno de aquellos y el Gobierno, informan á este, con la ilustración que su experiencia y propia vigilancia les proporciona, de cuanto al mismo le convenga conocer. Esto que se considera como una de las condiciones más esenciales de la institución, admite, sin embargo, una modificación respecto de la Escuela toda vez que la alta inspección de la misma; no convendría fuese ejercida por un solo Jefe, por elevada que hubiera de ser su categoría. Este objeto, se llenará mejor, sin duda, por una Junta superior, independiente de la

actual de Profesores, y compuesta del Director y uno de ellos, juntamente con un Inspector general de 1.^a clase y dos de segunda. Una cosa semejante estableció el Decreto orgánico francés de 1804, con el nombre de Consejo de la Escuela, el cual continua allí desempeñando el cometido que se acaba de indicar. La suma escasez del personal es la única causa que pudo contribuir en 1856 á no utilizar este medio que fué omitido tambien en el reglamento de 1855, pero á mas de ser fácil plantearlo ahora, es indudable que con él se conseguirá sin rebajar en nada las atribuciones de la actual Junta de Profesores, la ventaja de que presida un mismo espíritu, y el conocimiento de todas las necesidades á que debe satisfacer el Cuerpo, así en la espresada Junta superior de la Escuela, como en la Consultiva que reside á la intermediación del Gobierno.

Division del territorio.

Para el servicio especial de las Obras públicas así como para la mejor distribución de los Ingenieros, sobre la division departamental se establecieron en Francia cierto número de grupos ó Divisiones mayores, que con el tiempo se han aumentado ó disminuido, segun las circunstancias, aunque asignando siempre á cada una 4, 5 ó 6 departamentos completos. Aqui se quiso plantear una cosa parecida sobre la actual division provincial, pues en el artículo 57 del reglamento de 1856 se fijaron 5 grandes divisiones llamadas Sub-inspecciones, cada una de las cuales comprendia dos Distritos, siendo solo el de Madrid el que á la vez se consideraba como una Subinspeccion, pero correspondiendo á cada distrito cierto número de provincias. Por la falta de personal, en los primeros años siguientes, solo pudo destinarse á cada distrito un Ingeniero, que como Jefe del servicio tenia á sus órdenes á los demas, cuyo número era inferior al de las provincias correspondientes. Tardó bastante, antes que las últimas pudieran tener cada una un solo Ingeniero, y cuando logrado esto, el gradual desarrollo de las obras y atenciones del servi-

cio exigió que hubiera dos ó mas, en algunas de ellas, fueron mas palpables los inconvenientes de que el Jefe de quien dependian para todas las relaciones oficiales diarias, ó corrientes, abrazara un territorio demasiado estenso, compuesto de diversas provincias á las que no podian prestar igual cuidado, y con cuyas autoridades tenian sin embargo que entenderse en numerosos casos. Entre tanto, las grandes divisiones llamadas Sub-inspecciones nunca sirvieron para el objeto con que al principio se fijaron y las visitas de inspeccion solo se hacian aisladamente, sobre obras ú objetos determinados, y en las ocasiones que el Gobierno estimaba necesario ó conveniente. Mas adelante se trató ya de organizar ó sistematizar este último servicio, encomendando á los Inspectores alternativamente la visita de un Distrito entero. Poco despues en 1857, se dispuso que por regla general se organizara el servicio de las Obras públicas, sirviéndole de base la division provincial, siendo por tanto independientes entre si los Ingenieros Jefes respectivos que deberian entenderse con la Direccion general y con los Gobernadores. Y por último, segun el Real decreto de 21 de Diciembre de 1859, para el servicio del mismo ramo se considera la Peninsula dividida en Distritos, cuyo número y el de las provincias que cada uno ha de comprender fijará oportunamente el Gobierno, debiendo ser los Inspectores designados respectivamente los que han de vigilar así el material como el personal de su demarcacion por medio de visitas anuales, en el modo y forma que determina una instruccion, que tambien fué aprobada por Real orden de 25 del citado mes.

Por lo demás, la division provincial, base que debe siempre considerarse como la fundamental para la distribución de todo el resto del personal de Obras públicas, no escluye otras divisiones mayores, que por un agrupamiento conveniente de cada 5, 4 ó mas provincias, debe acomodarse al servicio particular de los ferro-carriles, de la navegacion interior, de las atenciones hidráulicas, etc. todas las cuales, por su índole especial, ó por la mayor

extension de territorio que naturalmente han de abrazar, no caben dentro de una sola circunscripcion provincial.

Servicio ordinario y extraordinario.

De ahí procede que en Francia y otras partes, así como entre nosotros, respecto de este ramo, solo se han considerado en cada provincia, las carreteras de cargo de la misma y del Estado, comprendidas dentro de sus límites, su conservacion y policia, y las demas atenciones análogas, como propias del *servicio ordinario ó permanente*. Todas las demás, acabadas de indicar, constituyen ramos distintos y se organizan con tal separacion, como *servicios extraordinarios*, con jefes tambien independientes. Pero entendiéndose unos y otros con la Direccion general y con los Gobernadores respectivos, nada se opone, antes conviene que estén además sometidos á la visita y superior vigilancia de los Inspectores. Esto es lo que hoy sucede en Francia, y aun aquí, si bien hasta ahora, forman escepcion de la regla nuestros ferro-carriles, por motivos ó causas que, á juicio de la Comision, no bastan á justificar.

Distribucion de los Ingenieros.

Ya se ha dicho antes, que la superior inspeccion y vigilancia á que deben estar sometidos los diversos servicios del ramo de Obras públicas, es una condicion indeclinable y tan esencial de este instituto que es uno de los caracteres que mas lo determinan, como una parte integrante de la Administracion. El Estado se reserva la alta direccion del mismo ramo aun cuando sean las provincias, los pueblos, ó las compañías particulares las que concurran á la material ejecucion de una parte de las obras: las mas importantes de estas, son además costeadas por el Tesoro público: todas deben por otra parte corresponder á cierto sistema general, así en su plan, como en su ejecucion sopena de incurrir en errores cuyas consecuencias serian irremediables. Por eso

se ha procurado tanto en Francia, que las Inspecciones sean efectivas, regulares, y en cuanto su naturaleza lo consiente, permanentes; y aunque acerca de esto último no ha habido hasta hace algunos años la mayor firmeza, es indudable de todos modos, que se ha debido muy principatmente á este medio, siempre practicado, la envidiable perfeccion que allí ha alcanzado el servicio de obras públicas, hasta ser uno de los que con mas justo orgullo se envanece la administracion de nuestros vecinos.

Forzoso es reconocer, que en esta parte nuestra Administracion se halla corriendo un periodo de verdadero aprendizaje. Cuando nuestro personal de Ingenieros se complete, cuando sean mas seguras las indicaciones de la experiencia indigena, cuando se hayan podido apreciar con exactitud nuestras particulares circunstancias, y la importancia, de los resultados que ya hemos obtenido, entonces será dado formular una opinion mas decidida, sobre el carácter permanente ó alternativo de los Inspectores en visita y sobre cuanto corresponda al cargo de que se ha dado una idea, y que tampoco es el único que los mismos deben desempeñar. Por eso creyó la Comision, que sin prejuzgar sobre el modo y la forma de las Inspecciones que ya existen planteadas, y ménos sobre la division del territorio que al efecto podrá adoptarse, por ser puntos de suyo variables; pero aceptando en su esencia el objeto que deben llenar, y considerando al mismo tiempo la division provincial, como base de la distribucion de los Ingenieros, podian fijarse en el nuevo reglamento, para falicitar esta misma operacion, algunas reglas sencillas con las cuales sea dado ocurrir, así á las necesidades ordinarias ó permanentes de las provincias, como á todas las extraordinarias que habrán de ocurrir en un ramo tan vasto; y con tal prevision ha procurado proveer á todos, sin excluir el servicio de Ultramar y algunos otros.

Entre las mismas disposiciones hay algunas que exigen de los Ingenieros, que hayan cumplido cierto tiempo en los servicios ordinarios,

ó extraordinarios, antes que puedan pasar á otros destinos, cargos ó comisiones, para las que se considera indispensable cierto grado de madurez, que solo en aquellos es dado alcanzar; y esta consideracion tiene en si misma la fuerza necesaria para que haga escusada una mayor explicacion.

Las demas disposiciones se han ajustado á las del reglamento de 1856, y á las declaraciones que se han hecho por decretos y órdenes particulares que el Gobierno ha dictado y que pueden y deben servir para los casos de su respectiva aplicacion.

Algunos han ocurrido ya, de Ingenieros que temporalmente pasaron al servicio de la Marina, para dirigir construcciones hidráulicas de primera importancia en sus Arsenales. En Francia, no bajan de 25 los Ingenieros de Puentes y Calzadas, entre ellos un Inspector general, los que prestan de igual modo sus servicios en los cinco puertos militares, permaneciendo entre tanto á las órdenes del Ministerio de Marina, por cuyo presupuesto son pagados.

El propio Ministerio de Fomento, se ha visto repetidas veces en el caso de tener que encargar á los Ingenieros alguna mision en el extranjero; el de la Gobernacion y aun el de Estado podrian en ciertos casos estimar útil ó necesario su concurso y reclamarlo del Jefe del Cuerpo.

Tambien las compañías ó empresas particulares á cuyo cargo se halla la ejecucion de nuestras Obras públicas, suelen obtener autorizacion para que pasen á su servicio los Ingenieros que designan, y ya se ha dicho que son 18 los que hoy se hallan en tal situacion.

En el reglamento, cada uno de estos casos está comprendido en su artículo especial, y todos se han redactado conforme á las resoluciones dictadas hasta ahora sobre el particular, dejando lugar á las demas que en lo sucesivo convenga adoptar.

Personal subalterno.

Necesario era por último que el mismo re-

glamento contuviese una declaracion referente al Personal facultativo subalterno: la de que este último, constituido con separacion, seguirá no obstante bajo la inmediata dependencia del Cuerpo de Ingenieros. La Comision, sin prejuzgar ningun otro punto, y considerando solamente que la misma idea no es sino un principio derivado de la constitucion orgánica de las Obras públicas, segun se ha planteado en las naciones mas adelantadas, se limitó á consignarla en un artículo.

Todas las demás disposiciones de que hasta aqui se ha hecho mencion, satisfacen en su conjunto á las necesarias condiciones que debe reunir el personal de Ingenieros, para llenar cumplidamente el objeto que les asignan las primeras; despues de lo cual y con el propio fin se han establecido las reglas generales bajo las cuales deberá hacerse la distribucion del mismo en los diversos objetos y servicios que abrazan, asi las atenciones de la Administracion central, como las de las provincias de la Peninsula y de Ultramar.

La distincion que se establece entre los primeros, ó sea entre el servicio ordinario ó permanente de una provincia, y los extraordinarios comprendidos en el territorio de una ó mas provincias, para la oportuna distribucion de los Ingenieros, es no solo de la esencia misma de las cosas, sino de la mayor importancia para el caso, porque sobre tal base ha enseñado la esperiencia de propios y estraños que es dado ocurrir ordenadamente y sin un excesivo aumento de personal, á la satisfaccion de todas las necesidades de tan vasto ramo. Es por tanto, la pauta á que ha tenido que ceñirse el Gobierno en materia de tanto interés; y por otra parte, ella es la que ha contribuido á dar tambien mayor flexibilidad á las prescripciones que sobre el particular consignaba el reglamento de 1856, fundándose en divisiones especiales del territorio que se han alterado sucesivamente y que aun habrá necesidad de variar, sobre la provincial que es la única inalterable por su carácter fundamental.

Era necesario definir las diversas situaciones en que podian encontrarse los Ingenieros

determinando los derechos que en cada una les corresponden: tambien se hacia preciso que se fijaran los medios y la forma con que los Ingenieros puedan dejar de pertenecer al Cuerpo. y á estos puntos se dedica uno de los capitulos del nuevo reglamento orgánico.

Honores y consideraciones.

Como en la misma série de disposiciones tomadas por el Gobierno para ir completando la organizacion del ramo de Obras públicas y del Cuerpo de Ingenieros tienen su razon de ser, todas las demas relativas á las categorías ó consideraciones que en el órden de la administracion civil corresponden, segun su especial gerarquia á los Ingenieros de los diversos grados, así como los honores, distintivos, sueldos y demás goces que respectivamente les corresponden, se ha llenado en esta parte el vacio que se encontraba en el reglamento de 1856, consignando en los articulos correspondientes las declaraciones que conciernen á este particular, las cuales son en general las mismas de que ya se hallan en posesion por varios Reales decretos especiales ó generales en que el Gobierno les ha considerado comprendidos.

No obstante, la Comision creyó que se halla en el deber de llamar la atencion superior sobre dos puntos que merecen por su mucha importancia una consideracion particular.

Sueldos.

El relativo á los sueldos, que es uno de ellos, ha sufrido variaciones de cuenta, indicadas por la necesidad á favor de las clases de Inspectores é Ingenieros Jefes, respecto de los que les asignaba el reglamento citado; pero forzoso es reconocer además que los otros grados inferiores necesitaban con tanta ó mayor razon algun aumento proporcionado de sueldo. La Comision no creyó que debiese proponer en el proyecto de reglamento variacion en el articulo referente á este punto, respecto de lo que consigna la última ley de presupuestos. Mas al mismo tiempo creyó que debia insistir

por separado, indicando las consideraciones que militan al presente para que el Gobierno pudiera servirse prestar su atencion á los hechos en que se funda el justo aumento de sueldos que en seguida va á señalar.

Los sueldos que se fijaron para los diferentes grados de Ingenieros en tan diversas épocas como las antes anotadas, fueron los siguientes:

EN FRANCIA (1804).

	Francos.
Inspectores generales.	12.000
Id. divisionarios.	8.000
Ingenieros Jefes de primera clase.	5.000 y 6.000
Id. id. de segunda clase.	4.500
Ingenieros ordinarios de primera.	2.800
Id. id. de segunda.	2.500
Aspirantes.	1.800
Alumnos.	700 y 900

EN ESPAÑA (1856).

	Reales.
Inspectores generales.	56.000
Id. de distrito.	28.000
Ingenieros Jefes de primera clase.	22.000
Id. id. de segunda clase.	16.000
Ingenieros primeros.	12.000
Id. segundos.	9.000
Aspirantes primeros.	6.000
Id. segundos.	5.000

Las diferencias mayores recaian en España sobre las clases mas elevadas del Cuerpo, y eso explica los aumentos graduales que hasta el presente se han hecho á los sueldos correspondientes á las mismas, si bien quedaron aun así inferiores á los de Francia; pero allí se ha reconocido desde hace mucho tiempo, y acaba de concederse por fin, despues de haberse examinado el asunto en el Consejo de Estado y en el Cuerpo legislativo, un aumento considerable á las propias clases, que proporcionalmente ha sido estensivo para las inferiores, segun se ve

por el decreto imperial de 11 de diciembre de 1861. Por tanto, subsisten diferencias muy desfavorables para nuestro personal, como lo demuestran los sueldos respectivos, que son:

EN FRANCIA (1861).

	Francos.
Inspectores generales.	15.000
Id. divisionarios.	12.000
Ingenieros Jefes de primera. . .	7.000 y 8.000
Id. id. de segunda clase.	6.000
Ingenieros ordinarios de primera. . .	4.500
Id. id. de segunda.	5.500
Id. id. de tercera.	2.500
Alumnos.	1.800

EN ESPAÑA (1862).

	Reales.
Inspectores generales.	40.000
Id. divisionarios.	56.000
Ingenieros Jefes de primera clase. .	24.000
Id. id. de segunda.	18.000
Ingenieros primeros.	12.000
Id. segundos.	9.000
Aspirantes primeros.	6.000
Id. segundos.	5.000

Mas estas diferencias afectan de igual modo á todos los grados de nuestro Cuerpo, y singularmente á los mas altos si se compara la importancia de la categoría y funciones respectivas dentro de España á las de otras clases del Estado, y en especial á las del orden civil con las que guardan mas analogia ó mayor asimilacion. De ahí procede que Ingenieros llamados por el Gobierno á desempeñar altos destinos de la Administracion central, se encuentran despues que en ellos han cesado, y al cabo de bastantes años mas de servicio, en la categoría superior de Inspector, con la desventaja de no disfrutar sino un sueldo mucho menor del que gozaron en los otros puestos; de ahí tambien, que bajo el mismo punto de vista aparecen en cierto modo rebajados los mismos Inspectores, y hasta perjudicados; por-

que despues de la lentitud con que han entrado los actuales en el término de su carrera, lo que no lograrán sus sucesores sino en la edad marcada para la jubilacion ó retiro, llegado este caso, servirá para regular sus derechos pasivos el mismo sueldo; es decir, uno que no puede graduarse de suficiente, aun cuando solo se considere la importancia de sus funciones.

Pero es sabido tambien, que siendo estensivo á los grados inferiores el perjuicio acabado de señalar, alcanza así mismo á todos otro linaje de sacrificios que les impone el servicio del Estado. Para ingresar en él necesitan prepararse con una carrera de largos y difíciles estudios, y con pruebas tales, que naufragan mas de la mitad sin alcanzar su anhelado objeto. Los mas afortunados lograrán, en premio de servicios distinguidos, y despues de sus mejores años, entrar en el grado de Jefes, que es la categoría de término para la generalidad, puesto que en ella habrán de estancarse forzosamente durante unos diez y nueve años. Su vida oficial es por otra parte una campaña continuada, y rudamente activa y laboriosa, en la que si hay tregua ó descanso por la interrupcion del movimiento, ocasiona nuevos trabajos al espíritu en el Gabinete y en las oficinas, no comparables á los que se desempeñan en la generalidad de las destinadas al servicio público. Mas sin descender á odiosas comparaciones, bastaria presentar otra indicacion muy propia del caso, para comprender despues de lo dicho cuán recomendables son los títulos en que se funda la mejora de sueldos porque la Comision abogó.

Los Ingenieros libres, los que por no pertenecer al Cuerpo tampoco estan ligados con el Gobierno, logran ventajas pecuniarias, no solo relativamente mayores, sino inmensamente superiores, de las compañías y empresarios particulares que los ocupan; y como tanto escasean los de aquella clase en España, de ahí es que sea ya considerable, como se ha dicho. el número de los individuos del propio Cuerpo que hoy se hallan al servicio de tales empresas. Eso mismo sucede en Francia, á pesar de que

por el contrario abundan los Ingenieros libres de toda especie, y no podrá menos de suceder tambien aquí, porque tratandose de empresas de Obras públicas han de preferir naturalmente las mismas á los del Gobierno, que les ofrecen mayores garantías. Pero, como los demás individuos del Cuerpo no solo tienen á su cargo la inspeccion y vigilancia de las Obras que aquellos dirijen, sino que deben llevar por sí á cabo las demás que se ejecutan por cuenta y bajo la administracion del Gobierno, ó de las provincias, necesario es, que respecto de los que forzosamente permanecen en estos últimos servicios, se atenúen ó disminuyan, en lo posible, los motivos de disgusto á que puede dar lugar semejante disparidad. Ya que el Estado no pueda hacerla desaparecer, ni menos contribuir, á que de las mismas ventajas eventuales sean participantes todos, puede y debe como se lo aconseja la prudencia, hacer que sea menos sensible para los demás individuos la falta de una dotacion suficiente y decorosa; sobre todo, para los que ya en el término de su carrera tienen fijada su residencia en Madrid donde la vida es ahora tan costosa, así como para los que la tienen con análogas circunstancias en los demás centros principales. No falta

abnegacion y patriotismo entre los Ingenieros, y son muchos los que con un modesto pasar sobrellevan gustosos un trabajo asiduo y har-to delicado, en el desempeño de los cargos mas elevados del Cuerpo, porque se estiman compensados con la confianza y distinciones que el Gobierno y hasta el público les dispensa; mas en el punto de que se trata, será siempre muy acertado no esperar mas esfuerzos de virtud, que los que á cualquiera otro empleado habria derecho de exigir.

Tales han debido ser las consideraciones que han decidido el aumento de sueldos decretado últimamente en Francia, y la Comision fundada en las mismas creyó que debia procurarse que los de nuestro Cuerpo se arreglasen á los tipos siguientes:

	Reales.
Inspectores generales.	50.000
Id. de Distrito.	40.000
Ingenieros Jefes de primera clase. .	50.000
Id. id. de segunda clase.	22.000
Ingenieros primeros	16.000
Id. segundos	12.000
Aspirantes primeros	9.000
Id. segundos	5.000

(Se continuará.)

CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.

Año de 1864.

INSPECTORES GENERALES DE 1.ª CLASE.

- 1 Hmo. Sr. D. Pedro Cortijo.
- 2 Hmo. Sr. D. Elias Aquino.
- 3 Hmo. Sr. D. Ramon del Pino.
- 4 Hmo. Sr. D. Francisco Barra.
- 5 Hmo. Sr. D. Valentin Maria del Rio.

INSPECTORES GENERALES DE 2.ª CLASE.

- 1 Sr. D. Julian Noguera.
- 2 Sr. D. Toribio de Arcilio.
- 3 Sr. D. Carlos Maria de Castro.
- 4 Sr. D. José Maria de Aguirre.
- 5 Sr. D. Calisto de Santa Cruz.
- 6 Excmo. Sr. D. Lucio del Valle.
- 7 Hmo Sr. D. Ramon de Echevarria.
- 8 Sr. D. Secundino Fernandez de la Pelilla.
- 9 Sr. D. Cipriano Martinez de Velasco.
- 10 Sr. D. Juan de Rivera.
- 11 Sr. D. José Rafo.
- 12 Sr. D. Agustín de Elcoro y Berecibar.
- 13 Sr. D. Jacobo Gonzalez Arnao.
- 14 Sr. D. Constantino German.
- 15 Sr. D. Antonio Lopez.
- 16 Sr. D. José Gomez Ortega.

INGENIEROS GEFES DE 1.ª CLASE.

- 1 Sr. D. José Subercase.
- 2 Sr. D. Joaquín Nuñez de Prado.

- 3 Sr. D. Canuto Corroza.
- 4 Sr. D. Martin Recarte.
- 5 Sr. D. Eugenio Barron.
- 6 Sr. D. Marcelo Sanchez Movellan.
- 7 Sr. D. Victor Marti.
- 8 Sr. D. Luis de Torres Vildosoia.
- 9 Sr. D. Pedro Celestino Espinosa.
- 10 Sr. D. Juan Moreno Rocafall.
- 11 Sr. D. Pedro Sierra.
- 12 Sr. D. Francisco Lagasca.
- 13 Sr. D. Joaquin Ortega.
- 14 Sr. D. Manuel Peironcelly.
- 15 Sr. D. Angel Camon.
- 16 Sr. D. Francisco Garcia San Pedro.
- 17 Sr. D. Carlos Maria Cortés.
- 18 Sr. D. Carlos Campuzano.
- 19 Sr. D. José Morer.
- 20 Sr. D. José Barco.
- 21 Sr. D. José Elduayen.
- 22 Sr. D. Maximo de Perca.
- 23 Hmo. Sr. D. Constantino de Ardanaz.
- 24 Sr. D. José Almazan.
- 25 Sr. D. Joaquin Tellez.
- 26 Sr. D. Santiago Bausa.
- 27 Sr. D. Manuel de Madrid Davila.
- 28 Sr. D. Miguel Alcolado.
- 29 Sr. D. Alejandro M. Ilan.
- 30 Sr. D. José Echeverria.
- 31 Sr. D. Antonio Revenga.
- 32 Sr. D. Francisco Javier Boguerin.
- 33 Sr. D. Rafael Lopez.

- 24 Sr. D. Angel Clavijo.
- 25 Sr. D. Juan Lopez del Rivero.
- 26 Sr. D. Juan de Mata Garcia.
- 27 Sr. D. Francisco Clavijo.
- 28 Sr. D. Celedonio de Uribe.
- 29 Sr. D. José Bellon.
- 30 Sr. D. Mariano Corvigon.
- 31 Sr. D. Pedro Mesa.

INGENIEROS GEFES DE 2.ª CLASE.

- 1 Sr. D. Juan de Orense.
- 2 Sr. D. Miguel Herrero.
- 3 Sr. D. Francisco Carvajal.
- 4 Sr. D. Praxedes Mateo Sagasta.
- 5 Sr. D. José Maria Faquinetto.
- 6 Sr. D. Rafael Zabala.
- 7 Sr. D. Francisco Milla.
- 8 Sr. D. José Alvarez.
- 9 Sr. D. Angel Mayo.
- 10 Sr. D. Pedro Perez de la Sala.
- 11 Sr. D. Antonio Maria Vazquez.
- 12 Sr. D. Mariano Royo.
- 13 Sr. D. Eduardo Suavedra.
- 14 Sr. D. Antonio Ruiz de Castañeda.
- 15 Sr. D. Gabriel Rodriguez.
- 16 Sr. D. José de Peñaredonda.
- 17 Sr. D. Felipe Mingo.
- 18 Sr. D. Enrique Alau.
- 19 Sr. D. Cayetano Gonzalez, de la Vega.
- 20 Sr. D. Felipe Bena Delgado.

15 Sr. D. Mauricio Carran.
 14 Sr. D. Juan Martínez Villa.
 • Sr. D. Angel Arribas.
 • Sr. D. Manuel Estibans.
 15 Sr. D. Eduardo Godino.
 16 Sr. D. José Baldasano.
 17 Sr. D. José Echegaray.
 18 Sr. D. Eduardo Gutierrez Calleja.
 19 Sr. D. José Caunedo.
 20 Sr. D. Manuel Riaño.
 21 Sr. D. José Benito.
 22 Sr. D. Salustio Gonzalez Regueral.
 23 Sr. D. Rafael de la Figuera.
 24 Sr. D. Bonifacio Espinal.
 • Sr. D. Angel Garcia del Hoyo.
 25 Sr. D. Eduardo Trujillo.
 26 Sr. D. Antonio Maria Jaudenes.
 27 Sr. D. José Borregon.
 • Sr. D. Justo Gonzalez Molada.
 28 Sr. D. Eduardo Mojados.
 29 Sr. D. Luis Gracian.
 30 Sr. D. Mariano Rodriguez de Castro.
 • Sr. D. Joaquin Gil.
 • Sr. D. Saturnino Adana.
 • Sr. D. Juan de la Cruz Fuentes.
 31 Sr. D. Emilio Pou.
 • Sr. D. Adolfo Ibarreta.
 32 Sr. D. Amado de Lázaro.
 33 Sr. D. Luis Sainz.
 34 Sr. D. Rafael Clemente.
 • Sr. D. Mariano Parellada.
 35 Sr. D. Antonio Molina.
 • Sr. D. Juan Romero.
 • Sr. D. Carlos Mondejar.
 36 Sr. D. Manuel Pastor.
 37 Sr. D. Inocencio Gomez Roldan.
 38 Sr. D. Ramon Garcia.
 39 Sr. D. Juan Cruz Garayzabal.
 40 Sr. D. Francisco Durban.
 41 Sr. D. Narciso Aparicio.
 42 Sr. D. Manuel Hernandez.
 43 Sr. D. Luis Corsini.
 44 Sr. D. Juan de Leon y Castillo.
 45 Sr. D. Juan Ravina.
 46 Sr. D. Eduardo O'Kelli.
 47 Sr. D. Rafael Navarro.
 48 Sr. D. Manuel Aramburu.
 • Sr. D. Sebastian Gonzalez.
 49 Sr. D. Antonio Palacio.
 50 Sr. D. Manuel Ramirez.

INGENIEROS PRIMEROS.

1 D. Manuel Sanz.
 2 D. Manuel Garcia Arous.
 3 D. José Rebolledo.
 4 D. Javier Sanz.
 5 D. Rogelio Inchaurrendieta.
 6 D. Joaquin Bellido.
 7 D. Enrique Leon y Mesouero.
 8 D. Justo Funguirino.
 9 D. Jaime Font.

10 D. Francisco Martinez Echeverria.
 11 D. Casto Olano.
 12 D. Manuel Corvera.
 13 D. José Pelagra.
 14 D. Miguel Martinez Campos.
 15 D. Eduardo Echegaray.
 16 D. Miguel Muruve.
 17 D. Gumersindo Canals.
 18 D. Federico Peyra.
 19 D. Antonio Borregon.
 20 D. José Maria Sagardia.
 21 D. Federico Rivero.
 22 D. Cipriano Martinez y Gonzalez.
 23 D. Francisco Cejudo.
 24 D. Manuel Pardo y Sanchez Salvador.
 25 D. Luis Vasconi.
 26 D. Leandro Alzoa.
 27 D. Bruno Moreno.
 28 D. Leonardo Tejada.
 29 D. Ricardo Bellsola.
 30 D. Alejandro Cerda.
 31 D. Pantaleon Gutierrez Fernandez.
 32 D. Antonio Arevalo.
 33 D. Francisco Contreras.
 34 D. Antonio del Solar.
 35 D. Eusebio Jimeno.
 36 D. Valentin Martinez Indo.
 37 D. Mariano Martin y Campos.
 38 D. Cesáreo Moroy.
 39 D. Emilio Izanuri.
 40 D. Vicente Jadraque.
 41 D. Francisco Sanchez.
 42 D. Francisco Perez Casariego.
 43 D. Miguel Marchamalo.
 44 D. Juan Bautista Nevot.
 45 D. Antonio Moreno.

INGENIEROS SEGUNDOS.

1 D. José Trias
 2 D. Ricardo Galvis.
 3 D. Agustin Suarez Moratilla.
 4 D. Arturo Clemente.
 5 D. Francisco Lizarraga.
 6 D. Pablo Alzola.
 7 D. Virgilio Galvez Cañero.
 8 D. José Lequerica.
 9 D. Miguel Cervantes.
 10 D. Evaristo Churruena.
 11 D. José Rodriguez Acerete.
 12 D. Pelayo Clairac.
 13 D. Ramiro Arnesto.
 14 D. Cesar Llorens.
 15 D. Teodoro Bonaplata.
 16 D. Eduardo Miera.
 17 D. José Garcia Moran.
 18 D. Manuel de la Fuente.
 19 D. Genaro Palacios.
 20 D. Javier Huarte.
 21 D. Ricardo Yañez.

RESUMEN.

CLASES.	INDIVIDUOS.		
	de núm.	Superf.	Total.
Inspectores generales de primera clase...	5	5	5
Id., id. de segunda...	15	1	16
Ingenieros Jefes de primera clase...	50	11	41
Id., id. de segunda...	50	20	70
Ingenieros primeros...	45	45	45
Id. segundos...	21	21	21
Totales...	166	52	168

PLANTILLA

DEL CUERPO CON ANREGIO AL REAL DECRETO DE 25 DE FEBRERO DE 1839.

CLASES.

	Número.
Inspectores generales de 1.ª clase.	5
Id. id. de 2.ª id.	15
Ingenieros Jefes de 1.ª clase.	50
Id. de 2.ª clase.	50
Ingenieros primeros.	80
Id. segundos.	120
Aspirantes primeros.	15
Id. segundos.	25
Total general.	540

Ingenieros dados de baja en el Cuerpo con derecho a volver a ingresar en el puesto que les corresponde, con arreglo a lo establecido en la disposicion 4.ª art. 7.º del Real decreto de 22 de julio de 1839.

Hmo. Sr. D. Pedro Andrés y Puigdollers.
 Jefe de primera clase.
 Sr. D. Andrés Mendizaval, id. id.
 Sr. D. Domingo Cardenal, id. de segunda.
 Sr. D. Angel Rietorillo, id. id.
 Sr. D. Eusebio Page, id. id.
 Sr. D. Joaquin Sanchez Blanco, id. id.

NOTICIAS VARIAS.

Faro de Roquetas. Está situado en la playa de Roquetas, al sur de la poblacion.

Aparato catadióptrico de sexto orden.—Luz fija, blanca.

Alcance en el estado ordinario de la atmósfera, 9 millas.

Latitud. 36° 44' 10" N.

Longitud. 3 50 50 E. de S. F.

Elevacion del foco luminoso sobre el nivel del mar, 17.5 metros.

Idem sobre el terreno, 9.4 metros.

La torre es ligeramente cónica y la linterna poligonal de doce caras, todo pintado de blanco. Ocupa el centro de la fachada de la habitacion de los torreros que mira al mar.

Por las noticias y articulos no firmados,

A MONTERDE

SUMARIO.

Reglamento orgánico del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. (Continuacion.)—Escala del cuerpo de Ingenieros de Caminos. Canales y Puertos.—Noticias varias.

EDITOR RESPONSABLE D. AGUSTIN MONTERDE.

REDACCION. Carrera de San Gerónimo, núm. 16, segundo.

Este periódico sale los dias 1.º y 15 de cada mes, acompañado de diez y seis páginas de una interesante coleccion de Memorias y de la parte legislativa correspondiente. El precio de suscripcion es 8rs. al mes en Madrid y 23 por trimestre en provincias. Se suscribe en la redaccion y en casa de los corresponsales.

MADRID.—1864.

IMPRENTA DE LA VIUDA DE D. JOSE COSME DE LA PEÑA,

calle de Atocha, núm. 140.