

No es solo el gran aumento en la producción agrícola la única ventaja de los canales; de los saltos de agua que es necesario establecer en ellos, se aprovechará la industria para desarrollarse en mucha mayor escala que hasta ahora, sin ser necesario dispendio alguno para la producción de grandes fuerzas motrices.

MIGUEL DE CERVANTES.

Organización y personal del servicio de Obras públicas en Bélgica.

Hemos publicado en uno de nuestros números anteriores, aunque en ligero extracto, el personal que existía en Francia en 1864, dedicado exclusivamente a este importante ramo de la Administración pública, y cómo todo él se hallaba distribuido. Hoy vamos a hacer un trabajo análogo relativo a la Bélgica, que como el anterior hemos juzgado de no escasa utilidad.

I.

En la nación que nos ocupa el Ministro de Obras públicas tiene a su cargo, además de lo que a estas se refiere, el servicio de correos y el de telégrafos.

Las principales dependencias del Ministerio son tres, a saber:

La *Secretaría general*, la *Administración de puentes y calzadas*, y de *minas y la Administración de ferro-carriles, correos y telégrafos*.

La primera, ó sea la *Secretaría general*, comprende dos direcciones: una con la contabilidad, los presupuestos, la estadística, los asuntos generales del Ministerio y lo que aquí se clasifica como asuntos del negociado central, etc.; la otra, exclusivamente dedicada a la inspección de los ferro-carriles en explotación, concedidos a empresas ó particulares.

La *Administración de puentes y calzadas, y de minas*, encomendada a un *Director general*, se subdivide en:

- 1.º Dos inspecciones, una de puentes y calzadas y otra de minas.
- 2.º Una Dirección de carreteras y edificios civiles.
- 3.º La de trabajos hidráulicos y ferro-carriles en construcción, ya por cuenta del Estado, ya por compañías concesionarias.
- 4.º La de minas, que comprende además el negociado del personal de minas y caminos, las Escuelas especiales, los anales de Obras públicas, los asuntos generales de esta dependencia, etc.

Y por último de la 3.ª, ó sea de la que se denomina *Administración de ferro-carriles, correos y telégrafos*, con su *Director general* como la anterior, dependen:

Un Consejo de Administración ó Junta Consultiva dividida en cinco secciones, correspondiendo la 1.ª a vía y obras; la 2.ª a tracción, materiales y almacenes; la 3.ª a explotación; la 4.ª a correos, y la 5.ª a asuntos generales, telégrafos, contabilidad de gastos é ingresos, y contencioso.

Una inspección superior de todos los servicios, subdividida, en tres: la 1.ª relativa al de correos; la 2.ª al servicio técnico, y la 3.ª al de explotación.

Además, las ocho direcciones siguientes:

- La del servicio general.
- La del servicio de vía y obras.
- La de tracción y material.
- La de explotación.
- La de correos.
- La de ingresos.

La de almacenes y

La de Telégrafos.

Existen también, dependientes del mismo Ministerio, las siguientes comisiones:

La denominada del *Arsenal*, encargada de informar sobre las compras hechas para el mismo, de proponer las mejoras y reformas que convenga introducir en el material, de proponer las máquinas que deban ser retiradas del servicio, de examinar los procedimientos nuevos, etc.

La *Comisión de recepción*, que ejerce la inspección del almacén central.

El Comité de administración del fondo para uniformes.

La comisión que inspecciona las operaciones de la caja de retiro y de socorro, para los obreros de la Administración.

La Junta inspectora de la Caja de fondos para viudas, huérfanos y pensiones de retiro.

La que entiende en el examen de los procedimientos nuevos y de los productos indígenas.

Y por último, la Comisión encargada de publicar los anales de Obras públicas.

II.

El Cuerpo de Ingenieros de Puentes y Calzadas consta en la actualidad de

Inspector general.	1
Ingenieros jefes de 1.ª clase.	5
Id. id. de 2.ª id.	6
Ingenieros de 1.ª clase.	18
Id. de 2.ª id.	17
Id. de 3.ª id.	10
Sub-Ingenieros.	7

TOTAL. 64

El número y clasificación de los Ayudantes es como sigue:

Ayudantes principales.	16
Id. de 1.ª clase.	48
Id. de 2.ª id.	38
Id. de 3.ª id.	24

TOTAL. 96

El personal de Ingenieros y Ayudantes se divide en tres secciones, que vamos a enumerar.

La sección de *actividad*, que comprende los individuos que dependen de la Administración central de Puentes y Calzadas y de Minas, y que ejercen sus funciones, ya en la capital de la monarquía, ya en provincias. En cada una de las nueve que comprende esta nación hay un Ingeniero Jefe de 1.ª ó 2.ª clase, teniendo a su cargo, con el personal conveniente a sus inmediatas órdenes, el servicio general de toda ella y el de los distritos en que se subdivide, en cada uno de los cuales hay además uno ó mas Ingenieros y el personal auxiliar necesario. Este personal dirige las obras de todo género, que se ejecutan en su jurisdicción, incluso la Inspección de ferro-carriles concedidos a Compañías ó construidos por el Estado, exceptuándose solo las cárceles.

La sección de *disponibilidad* comprende:

Los individuos que por supresión de destino no pueden conservarse al servicio del Estado.

Los que por enfermedad ú otra cualquier causa se hallan por el momento imposibilitados de ejercer ningún cargo.

Los que se hallan empleados en los Ministerios, en servicios ajenos a los que se consideran del Cuerpo.

Los que se hallan destinados a la Administración de los caminos de hierro del Estado.

Los que, en virtud de licencia, han dejado accidentalmente el Cuerpo para dedicarse a trabajos ejecutados por Compañías.

Los individuos comprendidos en las tres primeras categorías conservan su antigüedad en el Cuerpo; los de la primera y segunda, además, gozan de la mitad del sueldo, si cuentan con menos de diez años de servicio, y de los dos tercios si tienen mas: los de la cuarta no cobran sueldo alguno del Estado.

La sección de *no actividad* comprende solo los individuos suspensos en sus funciones.

Por último, hay una Junta consultiva de Obras públicas, que solo se reúne cuando es convocada por el Ministro, y un Comité permanente de la misma, que consulta sobre cuantos expedientes se le remiten, ya por el Ministerio, ya por el Director general.

III.

Continuando con el cuadro del personal de todo este Ministerio, deberíamos aquí ahora ocuparnos en el de Minas, el cual está distribuido, como el de Caminos, en tres secciones análogas, pero como esto no nos ofrece interés alguno, prescindiremos de ello, principalmente para no hacer mas extenso este extracto. Sin embargo, advertiremos aquí, que entre Ingenieros y Sub-Ingenieros, hay en aquel país 49, exclusivamente dedicados a este ramo, y que para el servicio se ha dividido la Bélgica en dos direcciones, comprendiendo una 4 provincias, 2 departamentos y 13 distritos, y la otra 5 provincias, 5 departamentos y 15 distritos.

IV.

Por último, de la Administración de caminos de hierro, correos y telégrafos, depende todo el personal afecto a estos servicios, que se encuentran allí íntimamente ligados entre sí, y que aquí tampoco detallaremos, porque aparte de esta última circunstancia, no se diferencia sensiblemente de como se halla organizado en nuestro país.

Servicio de las Inspecciones de ferro-carriles en explotacion.

El artículo que lleva el epígrafe anterior, firmado por el Sr. F., que ha insertado la REVISTA en su último número, contiene una especie que nos apresuramos a rectificar. Al presentar la lista de los funcionarios y empleados, que han de componer las Divisiones encargadas de la vigilancia de las vías ferreas, se dice:

Ingeniero Jefe, y á sus órdenes Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, para la explotacion técnica relativa á vías, obras, edificios, material fijo, etc.

Ingeniero mecánico para el material móvil, combustible, etc.

La competencia de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos para cuanto se refiera al material móvil, al combustible, como para todo lo que abrace la construcción, la conservación y la explotación de los caminos de hierro, es oficial, y tan perfecta como puede apetecerse, atendida la

altura á que ha llegado la ciencia del Ingeniero. No necesitamos detenernos á demostrarlo; que á los Ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, pertenece exclusivamente la vigilancia de los caminos de hierro, en cuanto abraza su explotación técnica, lo determina el Reglamento orgánico del Cuerpo, en sus dos artículos primeros; y que además la competencia de los mismos Ingenieros, para este servicio de vigilancia, es perfecto, en el terreno de la ciencia, lo confirma la educación que en la Escuela especial reciben para poder desempeñar el encargo oficial, que dichos artículos del Reglamento les confieren: cuya doctrina es la explotada en un notable folleto sobre la organización de las carreras del Estado y las profesiones libres, que la REVISTA insertó en sus columnas, y con cuyas opiniones está perfectamente de acuerdo. Por consiguiente, no cabe admitir la necesidad de otros Ingenieros, para lo que se refiere á la inspección del material móvil y del combustible; y de ahí que el Ingeniero mecánico que, según el artículo á que nos referimos, habria de formar parte del personal de las Divisiones, no pueda figurar en ellas como tal, puesto que las funciones que se le atribuyen corresponden por la legislación vigente en la materia, á los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, los cuales están en el deber de desempeñar por sí y bajo su responsabilidad, con el auxilio de los Ayudantes del personal facultativo del ramo de Obras públicas en primer lugar, y en segundo, si la falta ó escasez de dicho personal á ello obligara, con el de los Ayudantes temporeros que se nombren, con los conocimientos precisos para el servicio, que hayan de tener á su cargo.

Concluiremos diciendo que esta organización, y no la que propone el articulista, es la que está en planta, sin que la existencia en algunas ó en todas las Divisiones, de los Ingenieros mecánicos, tenga otra significación que la que tienen los demás empleados temporeros, que hay en el ramo de Obras públicas, los cuales llenan provisionalmente un vacío, que se cubrirá con el aumento del personal facultativo subalterno de planta, ó con la mejor distribución del que actualmente existe.

Por último, debemos consignar que en el centro directivo de las Obras públicas, no se ha reconocido la existencia de los Ingenieros mecánicos, en el sentido que supone el artículo insertado en la REVISTA, y que en su consecuencia, no se ha admitido que los Jefes de las Divisiones, cuando se trata de los reconocimientos, y demás relativo al material móvil, se limiten á trasladar los informes de los citados Ingenieros mecánicos, sino que aceptándolos, si así lo estiman conveniente, y haciéndolos suyos, emitan bajo su responsabilidad, única ante la Administración central, los informes que en esta materia crean más convenientes.

Por lo demás, estamos en general conformes con las opiniones emitidas por el articulista Sr. F., sobre la mejor organización del servicio de Inspección y vigilancia de la explotación de los ferro-carriles.

M.