

MADRID 15 DE OCTUBRE DE 1868.

TOMO XVI.

NÚM. 20.

Los redactores de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS se adhieren plenamente á la revolución que acaba de triunfar en España; y hacer esta declaracion es manifestarse fieles á las tradiciones liberales del Cuerpo de Ingenieros de Caminos.

La historia del Cuerpo es harto elocuente.

Se suprimió en la primera época absolutista: se restableció el año 20: fué disuelto el 23: renació en el periodo constitucional: se le dió nuevo impulso en 1854, y ha recibido rudos golpes y ataques sobradamente injustos en el último periodo político. Bien puede asegurarse que el Cuerpo de Caminos ha marchado paralelamente á la causa de la libertad; con ella triunfando ó hundiéndose con ella.

En tiempos de la última Administracion la REVISTA publicó, en Setiembre de 1866, el primero de los dos artículos siguientes, mas el fiscal recogió el segundo. Como en ellos se trata de cuestiones importantísimas de organizacion administrativa de servicios públicos, creemos oportuno reproducirlos.

BREVES CONSIDERACIONES

sobre

EL SUPUESTO MONOPOLIO EJERCIDO POR EL CUERPO
DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y
PUERTOS.

I.

En varios periódicos del pasado mes de Agosto hemos visto la noticia de que se pensaba en declarar libre la carrera de Ingenieros de Caminos. Comentando esta noticia nuestro apreciable colega la *Gaceta de los caminos de hierro*, se felicitaba de que se pensase en una reforma «tan justa y equitativa,» y declaraba que no comprendia cómo podia subsistir, «siendo libres é independientes las demás carreras civiles, el privilegio en favor de una clase, con perjuicio de otras muchas, igualmente acreedoras á la proteccion del Estado.» Cree la *Gaceta* «altamente ventajoso para la ciencia el que las carreras se emancipen del Estado, y beneficiosa para este la supresion de corporaciones privilegiadas.» Siempre que el Estado necesite del concurso de los hombres de ciencia,

añade nuestro colega, «puede abrir certámen, y en él exigir las condiciones necesarias para los diferentes casos á que quiera aplicarlos.»

Las frases que acabamos de copiar, repetidas por algun otro periódico, nos mueven á llamar de nuevo la atencion de los lectores de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS sobre la cuestion, ya otras veces en este lugar examinada (1), de la libertad de las profesiones y del monopolio de las carreras del Estado; cuestion mal comprendida por la generalidad de las gentes, que suelen incurrir, al tratar de ella, por falta de suficiente meditacion, en lamentables equivocaciones.

Pero antes de entrar en materia, explicando cómo entendemos nosotros la cuestion indicada, debemos hacer algunas declaraciones importantes, cuya verdad confirmará este artículo, y cuantos escribamos en lo sucesivo. No tomamos la pluma representando al Cuerpo de Ingenieros de Caminos; no nos proponemos hacer un panegirico de las excelencias de dicha clase, ni pretendemos demostrar que los Ingenieros de Caminos son unas maravillas en artes y ciencias; no queremos hacer comparaciones entre sus méritos y los de las personas que ejercen profesiones que tengan con la de aquellos más ó ménos analogia; no tenemos, por último, intencion ni deseo de contestar á los ataques personales que puedan habernos dirigido tales ó cuales clases ó personas, bajo pretexto de combatir el monopolio que se supone ejercen los Cuerpos de Ingenieros del Estado. Odiamos las cuestiones personales, en cuya discusion suelen tomar mayor parte la pasion y el amor propio, que la inteligencia y el amor á la verdad. Por eso hemos rehusado hasta hoy, por regla general, y rehusaremos en lo sucesivo, aceptar en nuestra REVISTA polémicas de este género, aunque se inicien con aquella forma decorosa y digna, propia del que obra de buena fé, y procura, si bien por errado sendero, ir en busca de la verdad.

Hechas estas declaraciones, manifestaremos ingenuamente á nuestros lectores el embarazo en que nos encontramos al querer dar los primeros pasos en el presente artículo.

Quisiéramos ser breves, y entrar desde luego en el corazon del asunto, demostrando, sin hacer perder mucho tiempo á las personas imparciales que nos lean, que el Cuerpo de Ingenieros de Caminos no ejerce monopolio alguno, y que no hay medio ni posibilidad de declarar libre la profesion del Ingeniero civil, por la sencilla razon de que esta profesion es en la actualidad completamente libre, y la única por cierto, entre las llamadas liberales, para cuyo ejercicio hay libertad en España. Pero

(1) Véase el artículo inserto en los números 11, 12, 13 y 14 de la REVISTA en el año 1864.

esta demostración, facilísima en muy pocas palabras, cuando se dirige á quien tiene exacta idea de lo que quiere decir «*libertad de profesion,*» y *carrera del Estado*, exige, para ser comprendida por los que ignoran la verdadera significación de estas palabras, y la naturaleza de las cosas que con ellas quieren representarse, algunas explicaciones previas, de que no es posible prescindir, y que han de alargar forzosamente, más de lo que quisiéramos, la tarea que nos hemos impuesto.

Empezaremos, pues, sometiéndonos á la ley de la necesidad, por exponer las bases de la organización que tienen las Obras públicas en nuestro país, y el papel que en todo lo relativo á las mismas desempeñan los llamados Ingenieros de Caminos.

Considéranse las Obras públicas como propiedad del Estado, que las construye y explota por sí, ó concede su construcción y explotación por cierto tiempo á particulares ó empresas, reservándose siempre el dominio directo y la facultad de inspeccionarlas, y de obligar á los concesionarios á cumplir las obligaciones establecidas en los respectivos contratos.

¿Deberían ser esto las Obras públicas? ¿Es racional la doctrina que atribuye al Estado la propiedad de las vías de comunicación de todos géneros, de los puertos, de los faros y otras análogas? ¿Es beneficiosa para el país la práctica de esta doctrina? Cuestión es esta de la mayor importancia, pero cuya resolución nada importa para el objeto que nos mueve á tomar la pluma. Comprendemos que pueda parecer absurdo el principio dominante de la legislación española en esta materia; comprendemos que se defienda la opinión de que el Estado no debería tener en las vías de comunicación otra intervención que la de asegurar la libertad y el derecho de los particulares á ejecutar aquellas obras ó construcciones que crean convenientes á sus intereses, con las condiciones que les parezcan mejores, sin perjudicar el mismo derecho en los demás ciudadanos. No son pocos los Ingenieros de Caminos que profesan tal doctrina, y podemos citar entre ellos á nuestros compañeros los señores Rodríguez (Don Gabriel) y Echegaray, que han expuesto sobre esta materia las ideas más radicales, en la cátedra y en varios periódicos, entre los que figura nuestra REVISTA. Pero esta doctrina de la libertad de las Obras públicas no se presenta ni se discute por los que hoy atacan el supuesto monopolio de los cuerpos facultativos del Estado; todos, por el contrario, aceptan como buena la doctrina dominante, y ni siquiera ponen en duda el derecho del Estado á promover, iniciar, ejecutar, reglamentar y vigilar las Obras públicas, y la obligación correlativa de proteger, auxiliar y subvencionar á los particulares que, con *permiso* del Estado, las lleven á cabo.

Ahora bien, si esta cuestión se discutiera, y de la discusión resultase el triunfo de la opinión favorable á la libertad completa de las Obras públicas, justo sería reclamarla del Estado, y como consecuencia inmediata de ella, pedir la supresión de los funcionarios que hoy el Estado emplea como brazos auxiliares, para el cumplimiento de la misión que en el ramo de Obras públicas desempeña. Suprimida la acción, natural y lógico es suprimir el instrumento.

Pero no discutiéndose ahora esa cuestión, podemos y

debemos prescindir de ella, tomando como punto de partida para nuestro exámen en este punto el hecho existente, que todo el mundo acepta como bueno en España (con poquísimas excepciones, entre las cuales figuran, como ántes hemos dicho, muchos Ingenieros de Caminos), y aceptando el principio de que el Estado interviene forzosamente y legítimamente en el establecimiento y explotación de las llamadas Obras públicas, siendo la única autoridad para elegir, decidir, dispensar y distribuir por el territorio nacional las vías ó instrumentos de transporte.

En la aplicación de este principio á la práctica, no es posible que el Estado lo haga todo por sí mismo; esto es, por medio de sus propios funcionarios y agentes. Como en todos los demás ramos administrativos, el Estado acude, para poder prestar sus servicios al mercado general de la industria, buscando en él una cooperación que complete los medios de acción y la fuerza de que dispone. Así, por ejemplo, el Estado presta el servicio de la seguridad pública, y paga á sus agentes, y les costea el traje uniforme con que han de darse á conocer á los ciudadanos, y las armas con que hacen respetar su autoridad; pero no fabrica por sí mismo los vestidos y las armas, que compra á la industria privada. Del mismo modo, el Estado presta el servicio de la facilidad del transporte, y elige, traza y costea la carretera que ha de realizarse, pero no construye por sí mismo todas las obras, que compra y paga, mediante cierto precio y condiciones, al particular que las ejecuta. El Estado en uno y otro caso obra como un particular cualquiera, adquiriendo en el mercado general los medios y auxilios que para ejercer su acción propia necesita, y como un particular cualquiera, al adquirir esos medios y auxilios, tiene el derecho y el deber de fijar las condiciones de adquisición y de examinar si estas condiciones están cumplidas en todas sus partes. Por eso, aunque no fabrica los uniformes ni las armas de nuestro ejemplo, ántes de recibirlas y pagarlas las examina, asegurándose por todos los medios que juzga oportunos de que adquiere lo convenido; como ántes de recibir y pagar al contratista constructor de una obra, la examina también y se asegura de que tiene todas las condiciones de forma y materia que fijó en el contrato.

Resulta claramente de lo que acabamos de exponer, que, aun cuando el Estado sea quien, como propietario y constructor de las vías públicas, presta el servicio de facilidad de transporte, concurren con él en cierta proporción un sinnúmero de industrias, auxiliándole en la ejecución y explotación de aquellas, mediante precio convenido. De aquí dos aspectos que considerar en las Obras públicas:

1.º El de la acción directa del Estado.

2.º El de la cooperación de la industria privada; la primera ejercida por funcionarios ó agentes administrativos especiales, y la segunda por trabajadores ó industriales libres de diferentes profesiones.

Ahora bien, tanto en el ejercicio de la acción propia del Estado, como en el de la cooperación que presta la industria privada, es indispensable el conocimiento de ciertas artes y ciencias, que constituyen la *especialidad*, permitámonos la palabra, de los llamados Ingenieros de Caminos. Profesores en esas artes y ciencias deben ser algunos de los funcionarios administrativos que el Estado

emplee al ejercer su accion, como deben serlo algunos de los que emplee para el mismo objeto la industria privada.

Así vemos que, con título ó sin él, Ingeniero de Caminos, es decir, perito en las artes de la construccion, es el que proyecta ó vigila la ejecucion de una carretera, que paga el Estado, como lo es el que proyecta un ferro-carril por cuenta de una empresa concesionaria, ó el que dirige las obras que ejecuta el contratista de un puente ó de otra obra cualquiera, ya por cuenta del Estado, ya por cuenta de un contratista ó concesionario.

En cuanto á peritos ó profesores de un arte determinado, iguales son todos los que como ejemplo acabamos de citar; todos son igualmente Ingenieros de Caminos, tomando esta denominacion en su significacion puramente profesional. La diferencia que entre ellos hay, consiste y radica en la diferencia de las entidades á quienes respectivamente sirven. Los que sirven y cobran del Estado, son Ingenieros del Gobierno, funcionarios públicos, agentes administrativos; los segundos son Ingenieros particulares, profesores libres.

Lo mismo que acabamos de ver en la profesion del Ingeniero de Caminos, sucede en todas las demás.

Médico es, por ejemplo, el individuo del cuerpo de sanidad militar, como el que gana sus honorarios visitando á los particulares; pero teniendo ámbos la cualidad de peritos en el arte de curar, el primero es funcionario público, el segundo profesor particular. Catedrático es el que enseña filosofía en un establecimiento privado, como el que la explica con sueldo del Gobierno, en un Instituto, y hay entre ellos la misma diferencia que encontraríamos tambien en la profesion del jurisperito (abogado y magistrado), en la del arquitecto (arquitecto de provincia y arquitecto libre), y en otras muchas que no citamos por no alargar inútilmente este artículo.

Ahora bien, cuando se habla de la libertad de profesion, parécenos indudable que sólo puede hablarse del ejercicio de las profesiones en la industria privada; es decir, de la prestacion de los servicios á particulares. Una profesion es *libre* cuando todo el que quiere puede ejercerla en la industria privada, pagando la contribucion correspondiente, sin necesidad de permiso ni de título del Estado.

Tratándose de industrias que éste por sí mismo ejerce y explota, no se puede decir que el Estado ataca la libertad de profesiones porque exija ciertas condiciones y títulos á las personas á quienes ha de conceder el carácter de funcionarios ó agentes auxiliares de su accion. En este caso el Estado obra como un particular, y determina y escoge, atendiendo á su conveniencia, los medios que mejor le parecen para ejercer su accion de un modo económico y acertado, y en tanto que deje la misma libertad á los particulares para contratar con quien quieran y como quieran la prestacion de sus servicios, las profesiones son completamente libres.

Esto sucede precisamente con la del Ingeniero de Caminos. El Estado ha organizado como le ha parecido conveniente los agentes facultativos de esta clase que para su servicio propio necesita, como ha organizado la magistratura, y el ejército, y el profesorado oficial, y todos las demás corporaciones ó agregaciones de funcionarios, de

cuyo auxilio para los diversos ramos de la administracion necesita; pero nada ha dicho, nada ha prescrito, ninguna traba ni limitacion ha puesto para prestar los servicios de la especialidad del Ingeniero de Caminos á los particulares ó empresas. Sin título oficial de ningun género se hacen y forman proyectos de carreteras y de ferro-carriles y de puertos, y de todas las obras de este orden, que estudian las empresas ó particulares, aunque sea por consecuencia de sus contratos con el Gobierno, y para que este los utilice despues; ningun título oficial se exige para dirigir la construccion de esas mismas obras, cuando las llevan á cabo particulares ó contratistas del Estado, y basta tender la vista por las Obras públicas de España para convencerse de que no hay ni puede haber profesion mas libre que la del Ingeniero de Caminos. En los ferro-carriles, esto es, en las obras de más importancia, bajo el punto de vista técnico y económico, que se construyen en nuestro siglo, la inmensa mayoría de las personas que en España desempeñan los cargos de Ingeniero, ni han recibido este título del Gobierno, ni han obtenido de él autorizacion para llevarlo. Algunos le tienen extranjero; otros tienen algun título más ó ménos análogo al del Ingeniero; muchos carecen completamente de todo título oficial. En todo aquello que el Estado no hace por sí mismo, lo repetimos, hay libertad completa, absoluta, y la profesion del Ingeniero de Caminos es por lo tanto tan libre como pueden desear los más ardientes partidarios de la libertad de las profesiones, entre los cuales tenemos derecho á reclamar un puesto de primera fila.

¿Sucede esto en las demás profesiones que llevan el nombre de liberales? Fuera de la del Ingeniero civil (comprendiendo en esta denominacion con la profesion del Ingeniero de Caminos la de los de Minas, Montes é Ingenieros industriales) no vemos esa libertad en ninguna. Para prestar á un particular servicios como médico, como arquitecto, como abogado, se necesita adquirir un título que solo el Estado concede; el título oficial es indispensable para todo, hasta para sangrar una caballería. Cosa es, por lo tanto, que sorprende el ver á personas ilustradas reclamando con grandes demostraciones la *libertad* de las únicas profesiones *libres* que hay en España, manifestando así bien á las claras que no saben lo que piden, y que, cuando ménos, hacen una confusion lamentable entre la industria privada y la industria que se reserva el Estado, entre el trabajador particular y el funcionario ó agente de la administracion, entre el Ingeniero que sirve á particulares y el que sirve al Gobierno para ejercer en su nombre aquellas atribuciones, y llevar á cabo aquellos actos que, con razon ó sin ella, se ha reservado la entidad Estado en el ramo de Obras públicas.

Tal vez se dirá, y algunas veces lo hemos oido, que si bien es cierto que todo el mundo es en España libre para hacer proyectos ó ejecutar obras, los Ingenieros del Estado examinan despues y juzgan esas obras y proyectos y los aprueban ó modifican. Este hecho, ni es cierto en muchísimos casos, ni está expresado con exactitud de lenguaje, ni prueba absolutamente nada contra cuanto llevamos dicho. No es cierto en muchísimos casos, porque muchísimos de los trabajos propios del Ingeniero que se llevan á cabo en la esfera de la industria privada no lle-

gan siquiera á noticia de los Ingenieros del Gobierno; no es exacto en la expresion, porque los Ingenieros no examinan y juzgan aquellos trabajos que la industria privada hace para el Estado y á costa de este, porque tengan una *autoridad propia* ó un *privilegio profesional*, sino porque representan al Estado y obran como parte integrante del mismo, ejerciendo su derecho de examinar y de admitir ó rechazar todo aquello que para él se hace; no prueba absolutamente nada, por último, contra la existencia de la libertad de la profesion del Ingeniero, como no prueba que se ataca la libertad de profesion del sastre ó del zapatero, el hecho de que el Gobierno, cuando compra ropas ó zapatos para sus agentes, examine y juzgue, y admita la obra hecha por aquellos industriales, ó la rechace si en ella se falta á las condiciones del encargo que les dió ó del convenio que con ellos hizo.

Si los lectores de la REVISTA han seguido hasta aquí con alguna atencion nuestros razonamientos, y estos les parecen, como á nosotros, claros y sencillos, como hijos del más vulgar buen sentido, no dejarán de preguntarse en qué puede consistir que sean tantas las personas que incurrir en el error de pedir libertad para lo que ya la tiene, y de combatir privilegios y monopolios que no existen. Este error, ya lo hemos indicado ántes, pero conviene repetirlo, proviene de la confusion que se hace entre las ideas, que en este primer artículo hemos procurado precisamente separar y distinguir. Confusion entre los actos de la industria privada y la accion administrativa; confusion entre la entidad Estado y sus agentes y brazos auxiliares; confusion entre el funcionario público y el profesor libre; confusion entre la intervencion y hasta el monopolio, razonable ó absurdo, del Estado en la organizacion de tal ó cual ramo de la industria, y el privilegio ó monopolio profesional.

Creemos que lo dicho basta para deshacer esas confusiones y no dejar duda de que los que dicen que debe el Estado pensar en declarar libre la profesion del Ingeniero de Caminos, no saben lo que se dicen. Lo único que despues de meditar en ello se comprende que se pueda pedir, es la *libertad del Gobierno* para confiar el ejercicio de su accion propia en el ramo de Obras públicas á las personas que crea más á propósito, sin traba ni limitacion alguna. Esta no es ya una cuestion de libertad de profesiones; es la cuestion importantísima de la organizacion y condiciones que conviene dar al personal de la administracion pública, para que preste los mejores servicios al Estado.

En los siguientes artículos la examinaremos en lo que se refiere al mencionado ramo de Obras públicas, y procuraremos demostrar que, léjos de ser tan detestable, como parecen creerlo muchos de los que atacan á los cuerpos de Ingenieros del Gobierno, el sistema que preside hoy á la organizacion de estos, es, no nos atrevemos á decir el mejor, pero si el ménos malo que puede adoptarse, dada la naturaleza y condiciones actuales del Estado en nuestro país.

II.

Demostramos en nuestro primer artículo que la profesion del Ingeniero civil es completamente libre, y la

única completamente libre que hay en la actualidad en España. No parece, pues, acto razonable el de pedir la libertad de la profesion del Ingeniero, y debemos creer que los que tan extraña peticion dirigen al Gobierno, aspiran á conseguir, tal vez sin darse cuenta de ello, otra cosa muy diferente, que no puede ser, como indicamos al terminar el artículo anterior, sino la *libertad del Gobierno* para confiar el ejercicio de su accion propia en el ramo de Obras públicas á las personas que le parezcan preferibles, sin traba ni limitacion alguna. Con esta *libertad* no sería más libre la profesion del Ingeniero en el campo de la industria privada, pero se daría á todos los Ingenieros, y á los que no lo son, la posibilidad de ingresar, mediante la benevolencia de los Ministros, en la corporacion de empleados públicos que forman los Ingenieros del Estado.

Ahora bien, esta no es ya cuestion de *libertad* profesional; es una cuestion de organizacion administrativa que debe resolverse por el Estado, cuando se ocupa de Obras públicas, como de cualquier otro ramo de la industria, y necesita de la cooperacion de empleados idóneos, por el sistema que á menor costa y con mayor seguridad de acierto pueda proporcionarle estos empleados.

Los sistemas que para este objeto pueden adoptarse son dos:

1.º Los hombres que representan la autoridad del Estado, y ejercen su accion, en una palabra, los Ministros, nombran, cuando el Estado necesita un Ingeniero, á la persona que mejor les parece, pagándole el precio que con ella convienen, y despidiéndole del servicio cuando lo juzgan oportuno. Este es el sistema de la *libertad de los Ministros*, que, segun parece, reclaman los adversarios del supuesto monopolio de los Cuerpos de Ingenieros.

2.º El servicio de Obras públicas se desempeña por una clase especial de funcionarios, en la cual se ingresa, se permanece y se asciende con sujecion á ciertas reglas preestablecidas. Este es el sistema de las *carreras* ó *cuerpos del Estado*.

En cada uno de estos dos sistemas eaben ciertas variedades. Así, en el primero los Ministros pueden estar obligados á elegir entre personas que tengan tales ó cuales condiciones ó títulos, el precio puede estar fijado de antemano, etc., etc.; y en el segundo pueden ser muy diferentes las reglas adoptadas para el ingreso ó el ascenso en la *carrera del Estado*.

Esto en nada altera la esencia de estos dos sistemas, cuya diferencia característica consiste en que por el primero no se crea lazo alguno permanente entre el Estado y el individuo, que le sirve durante más ó ménos tiempo, como puede servir á cualquier particular que lo emplee; mientras que en el segundo el individuo entra á formar parte del gran cuerpo del Estado, ligándose con él por medio de lazos permanentes, que ni el Ministro ni el empleado pueden romper sino en determinados casos y circunstancias.

Uno y otro sistema tienen, considerados en absoluto, sus ventajas é inconvenientes respectivos, y si extendiéramos nuestro exámen á la consideracion de todos los servicios en que se ocupa en nuestros días el Estado, podríamos fácilmente encontrar algunos en que el primer

sistema, esto es, el de la libertad ministerial, tiene natural y conveniente aplicacion. Todos los servicios de carácter eventual, de corta duracion, para cuyo desempeño se necesite poseer la confianza *personal* del Ministro, se hallan en este caso, y para ellos sería absurdo poner trabas y condiciones á los gobernantes, ó crear plazas de empleados permanentes y cuerpos especiales de funcionarios. Pero fuera de esta clase de servicios, siempre que la accion del Estado tenga carácter de permanencia, sea susceptible de organizacion y no pertenezca á aquel orden de actos que exijan la confianza *personal* de los jefes superiores del servicio, es de absoluta necesidad, si se quiere orden, moralidad, inteligencia en la gestion de los ramos de la administracion pública, que los empleados tengan posiciones bien definidas, suficientemente retribuidas, y dotadas de seguridad y permanencia. Esto no puede conseguirse sin exigir ciertas condiciones generales de aptitud y capacidad para el ingreso, fijar reglas ciertas é invariables para el ascenso, y asegurar al empleado de que no podrá ser privado de su destino en tanto que lo desempeñe con celo, inteligencia y moralidad; en una palabra, sin la creacion de los cuerpos, ó clases, llámeseles como se quiera, de funcionarios públicos, independientes en su manera de ser y de obrar, de la arbitrariedad, del capricho, de las opiniones particulares de las personas que puedan ocupar por más ó ménos tiempo, y gracias á tales ó cuales circunstancias de la política general del país, las sillas ministeriales.

No creemos que pueda ponerse en duda la importancia y la exactitud de la division que acabamos de hacer de los servicios públicos. No hay pueblo del mundo, medianamente civilizado y en que la administracion pública tenga su verdadero carácter, en que esta distincion no se comprenda y practique. Desde el momento que el Gobierno deja de ser en un pueblo el propietario de las vidas y haciendas de los ciudadanos, y la gestion de los asuntos de interés general no se considera como la gestion de un *propietario*, que puede hacer cuanto le parezca conveniente de sus bienes; desde el momento que se considera al Gobierno como simple representante de la colectividad de la nacion, y *administrador* de los intereses generales de esta, la division que hemos hecho de los servicios públicos se impone á la razon, y es imposible no comprender la necesidad de señalar límites á la accion de los gobernantes, y de fijar reglas para la organizacion del personal de la administracion, en todos aquellos ramos que han de tener existencia continua é independiente de la política propiamente dicha. Así se hace, repetimos, en todos los pueblos modernos, y donde no se hace, clama la opinion por que se haga, escandalizada con el espectáculo de lo que, por no hacerlo, sucede.

En ningun otro país han sido más explícitos ni más enérgicos los clamores de la opinion, reclamando la organizacion y la estabilidad de los destinos públicos y la limitacion de las facultades ministeriales, que en nuestra España. Todas las escuelas, partidos y sectas políticas han profesado y profesan sobre este punto idénticas opiniones, y todos los Gobiernos, de buen grado, ó cediendo á la fuerza de la opinion general, han ido dando algun paso hácia la organizacion de los destinos públicos y la supresion de la arbitrariedad ministerial. Compárese lo que

es hoy la situacion de las diferentes clases de empleados, con lo que era hace 25 ó 30 años; consúltese las discusiones de nuestros parlamentos, las publicaciones de la prensa de todos los colores, y se verá demostrado cuanto acabamos de decir. Ciertamente es que todavía hay muchos ramos del servicio público en que la voluntad ministerial impera sin restriccion de ningun género; que todavía hay muchas clases de empleados que nacen al impulso del soplo creador de un Ministro, y reciben la muerte de otro soplo, para resucitar á los seis meses ó al año, ó á los dos años, segun lo que tengan de vida los diferentes Ministerios; cierto es que podemos ver todavía con categoría é importancia de señoría ó excelencia al que ayer no pensaba en servir al Estado, pero esto se verifica en escala menor que hace 20 años, y la tendencia á poner remedio es clara, patente, de todo punto indiscutible.

No creemos necesario hacer una exposicion detallada de los inconvenientes que tiene el sistema de la libertad ministerial, y de los daños que produce con su aplicacion á los ramos pertenecientes al segundo miembro de la division, que de los servicios públicos hemos hecho. Sobradamente conocen esos inconvenientes y sienten esos daños nuestros lectores, y el país entero.

Ahora bien, el servicio de Obras públicas que hoy desempeña la clase de empleados, conocida con el nombre de Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, tiene todas las condiciones de continuidad, permanencia é independencia de la política, que caracterizan á los servicios públicos que no deben sujetarse al arbitrio de la voluntad ministerial. Con razon ó sin ella, como decíamos en nuestro primer artículo, la nacion es *propietaria* de las vías de comunicacion, de los puertos, de los faros, de los principales instrumentos de trasporte; ella los construye, los conserva, los administra por sí, ó los concede por tiempo determinado á particulares ó empresas, que bajo su inspeccion y con sujecion á condiciones establecidas *a priori*, los construyen, conservan y explotan. La accion del Estado en este ramo ha de ser por lo tanto extensa, continua, permanente, ordenada y constante, cualesquiera que sean las variaciones de la política general y de los Ministros, jefes temporales de los servicios públicos.

Además, el ramo de Obras públicas, como la generalidad de los ramos de la administracion, exige en sus empleados conocimientos especiales, difíciles de adquirir sin largos y penosos estudios. No es posible improvisar un Ingeniero, como no es posible improvisar la mayor parte de los funcionarios públicos, y toda la autoridad de un Ministro y aun la del Consejo en pleno es insuficiente para dar condiciones de aptitud y capacidad á quien no las ha adquirido, mediante empleo de una suma de esfuerzos más ó ménos considerables.

Parécenos, pues, cosa fuera de toda duda que el ramo de Obras públicas no puede ni debe quedar, en cuanto á su personal, al arbitrio de las personas que vayan ocupando sucesivamente el Ministerio de Fomento, y que el sistema de la *libertad ministerial* para elegir, ascender y despedir á los empleados de este ramo sería una de las mayores calamidades que podrían caer sobre las Obras públicas de España.

Si tal sistema se aceptara, cambiaríamos cada año de Ingenieros; los destinos de estos, privados de toda segu-

ridad, y á merced de los caprichos, de las opiniones particulares, de las simpatías ó pasiones de los Ministros, que no por serlo dejan de ser hombres, se convertirían en premios de servicios electorales, ó de artículos y gacetas políticas; los verdaderos Ingenieros se retirarían del servicio del Estado, que no les podría dar honradamente fama y provecho, y solo las nulidades científicas, y los caracteres que dan poca importancia á la dignidad personal, se avendrían á desempeñar un día el papel de favoritos de la autoridad, para volver al día siguiente á la situación de Ingenieros libres, cuando la nueva autoridad les fuese contraria.

Tal sería la consecuencia inevitable de la aplicación del sistema de la *libertad ministerial* al ramo administrativo de Obras públicas, y aunque nos parece que esto no necesita demostración, vamos á permitirnos decir algunas palabras sobre lo que sucede en Inglaterra, donde el Gobierno, que (como todo el mundo sabe) apenas tiene intervención en las llamadas Obras públicas, es libre para nombrar, cuando necesita por cualquier motivo un Ingeniero, á la persona que le parece más conveniente.

Vamos á ver lo que allí sucede, dejando la palabra á un distinguido Ingeniero inglés que ha examinado la cuestión que nos ocupa en una memoria leída en la *Sociedad de las Artes*.

«Aunque persuadido de los inconvenientes del sistema que rige en Francia para la organización de las Obras públicas, he visto tal *confusion* y *despilfarro* ocasionados por el sistema que prevalece en Inglaterra, especialmente en lo que concierne al nombramiento de funcionarios por el Gobierno, que casi me siento inclinado á preferir el sistema francés del Cuerpo de Ingenieros de Puentes y Calzadas, á la *ignorancia* é *incompetencia*, que caracteriza en Inglaterra á los Ingenieros oficiales. Los de Puentes y Calzadas poseen perfectamente los conocimientos de aquellas materias sobre que deben informar, y obran como si la reputación del Cuerpo estuviese confiada á su celo; mientras que en Inglaterra el nombramiento de los Ingenieros del Gobierno es debido al favor ó al capricho. Afortunadamente la intervención del Estado es aquí tan pequeña, que los Ingenieros del Gobierno influyen muy poco; pero si cambiásemos las circunstancias, y aumentásemos la intervención del Gobierno central, deberíamos examinar seriamente si convendría, en beneficio del contribuyente, crear un Cuerpo de Puentes y Calzadas, que no permitiese el nombramiento ni el ascenso de los favoritos del Ministro.

«La organización de un Cuerpo de Puentes y Calzadas, que estaría fuera de su lugar en Inglaterra, mientras conservásemos nuestra independencia, y aquel amor á la verdad que facilita la elevación de cualquier persona de mérito, en Gobiernos como el de Francia (1), es el mejor sistema para poner á cubierto el talento de un empleado y la independencia de sus opiniones, de las teorías ó pasiones del momento.»

(1) Idéntico al de España, en lo relativo á Obras públicas.

La creación de un Cuerpo de Puentes y Calzadas «pondría un coto á los peregrinos nombramientos que hemos visto hacer algunas veces para nuestros cargos públicos, y tendría la ventaja además de elevar el rango científico de la profesión, que está á muy poca altura en Inglaterra, como han demostrado sucesos recientes.

«Quizás se diga que las nociones de Gobierno en Inglaterra se oponen á la existencia de un Cuerpo compuesto de empleados no sometidos á la influencia del Ministro del día para su nombramiento y ascensos, y que puede haber peligro en que los individuos de ese Cuerpo inspeccionen el empleo de los fondos públicos, excluyendo á las demás personas de su profesión; pero estos inconvenientes están compensados por la ventaja de anular la influencia del Ministro.» (1)

No creemos necesario continuar esta cita, que tiene tanta más autoridad cuanto que procede de un adversario de la organización francesa de Obras públicas. Solo añadiremos una sencilla reflexión. Si tales son los nombramientos que se hacen en Inglaterra, donde la influencia y la vigilancia que la opinión pública ejerce sobre los actos ministeriales son tan poderosas é ilustradas, y tienen á su disposición la más amplia libertad de discusión y censura en la prensa y en el *meeting*, ¿cómo serían los nombramientos del mismo género que se hicieran en España?

Queda, en nuestro sentir, con lo que llevamos dicho, suficientemente demostrado que no es racional ni posible con buenos resultados aplicar á la organización del ramo de Obras públicas el sistema que hemos llamado de la *libertad ministerial*.

Preciso es, pues, adoptar el sistema de la creación de una carrera, clase ó cuerpo, de empleados para el servicio de este ramo, y por lo tanto pasaremos en otro artículo á indicar las condiciones generales á que, en nuestra opinión, debe ajustarse dicha carrera, cuerpo ó clase, examinando, por último, si tiene esas condiciones el Cuerpo existente de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

ALUMBRADO POR MEDIO DE LOS HIDRO-CARBUROS.

LÁMPARAS BUGÍAS DE ESENCIA MINERAL. — ORIGEN DE LA INVENCIÓN. — PRIVILEGIOS FRANCESES Y EXTRANJEROS.
— MEJORAS PARA LA DISPOSICIÓN Y RENOVACIÓN DE LOS CUERPOS ABSORBENTES.

Del Boletín mensual de la Sociedad de antiguos alumnos de las Escuelas imperiales de artes y oficios.

CRABADOS DE CASTELL.

Los aceites de petróleo, hoy tan universalmente empleados para el alumbrado, dan por destilación productos que se pueden dividir en tres grupos dis-

(1) Memoria de Jorge Burnell, Ingeniero civil, sobre la organización del Cuerpo de Ingenieros de Puentes y Calzadas de Francia, leída en la *Sociedad de las Artes*.