

que adolecían; es verdad que ha habido ocasiones en que los Ingenieros, con un celo laudable, han llamado en sus informes la atención de las Autoridades de las provincias sobre el mal empleo que, en obras inconvenientes ó poco meditadas, se hacía de los fondos de la provincia, y es verdad que algunas veces los mismos Ingenieros no han podido recibir ciertas obras de los caminos provinciales, porque no se habían ejecutado con arreglo á los proyectos y condiciones aprobadas. Pero en estos casos la dificultad ha existido en los proyectos y en las obras, no en los Ingenieros que en ellos han debido intervenir; y además, por regla general, á pesar de los preceptos de la legislación y de lo que dicta el buen sentido y exige el interés del país, aquellas observaciones y dictámenes han sido desatendidos, como lo comprueban muchos hechos, y entre ellos el que en otra ocasión consignamos, de haberse ejecutado, en la provincia de Barcelona, obras en nueve caminos vecinales, sin proyecto aprobado, y por valor de 4.500.000 reales, y con los repetidos ejemplos de someter á la aprobación del Gobierno proyectos de obras ya ejecutadas ó en curso de construcción, haciéndose así ilusorias las resoluciones que aconsejaban el buen orden administrativo y los preceptos de la ciencia.

En la lucha que muchas veces en las obras provinciales y aún en las del Estado han tenido que sostener algunos Ingenieros para impedir la ejecución de lo inconveniente ó de lo inútil, ó han sucumbido, ó en lugar de apreciar sus desinteresados esfuerzos, han sido tachados de contrarios á los intereses públicos, y sufrido en algunas ocasiones sensibles disgustos. Si la ejecución de las obras y las gestiones de poderosas empresas pusieron muchas veces á prueba su carácter y les ocasionaron graves disgustos y dificultades enojosas, no fueron pocas las ocasiones en que hubieron de ofrecer en holocausto al bien público sacrificios más costosos. Porque, al fin, cuando se combaten las tendencias codiciosas del interés particular en defensa del interés público, por muy poderosos que sean los auxiliares con que aquéllos cuentan, no se atreven, sin embargo, á ostentarse, y es ménos difícil y mucho más grata la tarea. Pero cuando el interés de localidad y hasta el exclusivamente personal aciertan á cubrirse con el manto del amor al bien general y se presentan como paladines de las mejoras reclamadas por el fomento de la riqueza, entónces es muy duro, y se necesita una profunda

convicción y una gran entereza de carácter, para resignarse á pasar, siquiera sea momentáneamente, por rémora del bien, á trueque de conjurar oscuramente calamidades verdaderas.

Es excusado añadir que, donde la preparación y la ejecución de las obras se ha llevado á efecto con inteligencia, buen método, y con arreglo á los sistemas que están ordenados, ningún género de oposición han presentado los Ingenieros del Gobierno, los cuales, lejos de dar muestras del desvío que, respecto á las obras provinciales injustamente se les atribuye, sin tener para ello encargo oficial, y sólo por sus buenas relaciones con las Autoridades provinciales, han hecho proyectos y han practicado otros trabajos para contribuir al más fácil y acertado desarrollo de las obras de interés local.

El Cuerpo de Ingenieros, lejos, pues, de haber sido un obstáculo para la ejecución de esta clase de obras, ha procurado contribuir á su mejor éxito y mayor desarrollo; y á él se debe, lo mismo que á su Escuela especial, una parte considerable de lo que se ha realizado en esta materia, aún en los casos en que sus individuos no han sido los que personalmente hayan tenido el encargo de estudiarlo y dirigirlo.

De todos modos, el medio más seguro de que el Gobierno sepa lo que realmente se ha hecho en obras provinciales y vecinales, y conozca el estado en que se encuentran, sería el ordenar que se girasen visitas de inspección á las provincias; y el conocimiento exacto de lo que existe, de los fondos invertidos y del orden seguido en la construcción de los caminos, serían datos seguros para ilustrar la suprema inspección y vigilancia que el Gobierno debe ejercer sobre la inversión de esta clase de fondos públicos, siquiera sea como un minimum de las atribuciones que le competen, y que no le niegan los que en esta materia profesan ideas calificadas de avanzadas ó de muy liberales.

M.

(Se continuará.)

LA REFORMA DE LAS INDEMNIZACIONES.

I:

Esperábamos, á nuestro juicio con fundamento, que al publicarse la orden de S. A. el Regente del Reino, de 24 de Agosto último, re-

lativa á la reforma de las indemnizaciones del Cuerpo de Ingenieros de Caminos y personal facultativo subalterno de Obras públicas, alguno de nuestros compañeros, con la autoridad que dan los años, y la experiencia que presta una larga práctica en el servicio, se hubiera apresurado á ocuparse en las columnas de la *Revista*, de una cuestion que tan vivo y merecido interes despierta entre nosotros. Por desgracia, la tradicion se conserva con toda su pureza: la apatía en todo aquello que puede interesarnos, por más grave que sea, continúa; el silencio sigue á la órden del dia, y hé aquí por qué, sin autoridad y sin competencia, pero temiendo que pase más tiempo y que llegue á carecer de oportunidad por completo, el autor de este artículo se atreve hoy á tratar un asunto de tanta monta y de tanta trascendencia.

Que no estaba llamado á ser él quien formulase su opinion en materia tan grave y delicada, lo sabe: sírvale de disculpa la circunstancia de no haberlo querido hacer en esta ocasion, con más títulos, ningun otro, y la necesidad de que no se reproduzca de nuevo, el desconsolado espectáculo de ver callado á todo el Cuerpo, en aquellas cuestiones que más afectan á la integridad de sus intereses y al porvenir de su existencia.

II.

Cuál era el estado de las indemnizaciones del Cuerpo de Ingenieros de Caminos y personal facultativo subalterno, ántes de que se realizase la última reforma, cuyo exámen nos proponemos, y si ésta se hallaba reconocida como necesaria y urgente, no necesitamos decirlo á ninguno de nuestros compañeros, especialmente á aquellos que se encuentran destinados al servicio ordinario de las provincias. En cambio, lo que seguramente ignoran cuantas personas ajenas al Cuerpo se ocupan alguna que otra vez de esta cuestion, sobre todo al aproximarse la época de la discusion de los Presupuestos generales del Estado, es que las indemnizaciones del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, gracias á la reforma de 18 de Agosto de 1866, se encontraban actualmente, en 30 de Setiembre último, en el mismo sér y estado que tenían en 20 de Abril de 1850, no obstante haber confesado lá Administracion en 28 de Agosto de 1858, aconsejada por la experiencia de ocho años de práctica y por el exacto conocimiento de las necesidades del servicio, que aquellas indemnizaciones eran *exiguas*, y por

lo tanto insuficientes para cubrir los gastos de viaje que necesariamente ocasionan á los Ingenieros afectos al servicio ordinario, la inspeccion y vigilancia de las obras que corren á su cargo. Y, sin embargo, por raro que parezca, por absurdo que sea, la misma Administracion que en 1858 declaraba que las indemnizaciones establecidas en 1850 debian ser reformadas, por no llenar cumplidamente su objeto, introduce en 1866 una nueva reforma, que, á pretexto de economías, reduce en una tercera parte las que se habian fijado en 1858, y las coloca nuevamente en el mismo estado que tenían en 1850. Así se explica que el Cuerpo de Caminos sea un cuerpo *privilegiado*: seguramente no se podrá citar ningun otro en España que tenga el *privilegio* de encontrarse, despues de veinte años, como se hallaba el primer dia!.....

El arreglo de las indemnizaciones, llevado á cabo en 28 de Agosto de 1858, ademas de ser necesario, era racional y justo, puesto que respondia á un gran principio de equidad en el fondo, por más que despues, al plantearlo en el servicio, se le hayan encontrado ligeros inconvenientes de forma, y pequeños defectos, exclusivamente prácticos, que seguramente no deben achacarse al sistema, y que debiéramos calificar más bien de dificultades de procedimiento. A pesar de todo, con sus inconvenientes y defectos, era incomparablemente mejor que todo cuanto se habia hecho anteriormente sobre la misma materia, y el Cuerpo de Caminos, que lo consideraba como un progreso racional y fundado, se hubiera dado por satisfecho continuando del mismo modo, aunque sin renunciar á la esperanza de que llegase un dia, en que las circunstancias del país hubiesen permitido mejorar las condiciones de lo existente.

Llegó el dia, en efecto; un dia de desgraciada memoria para el Cuerpo, en que un Ministro de Fomento, sin calcular la gravedad de la resolucion que tomaba; sin pararse un punto á estudiar madura y reflexivamente las consecuencias de una medida que perjudicaba en alto grado á la inmensa mayoría de una corporacion respetable por sus antecedentes y dignísima por sus servicios; confundiendo lastimosamente lo superfluo con lo necesario, y las gratificaciones con las indemnizaciones; considerando equivocadamente las fijadas para el Cuerpo de Ingenieros de Caminos como si fuesen una especie de sobresueldo establecido para excitar nuestra actividad en el servicio; sin tener en cuenta que

ni eran ni podían ser otra cosa que el reembolso de gastos hechos de antemano, reales, verdaderos, positivos; olvidándose de los trámites por que había pasado esta misma cuestión anteriormente; desconociendo ó despreciando las razones expuestas al llevar á cabo la reforma de 28 de Agosto de 1858, por uno de sus antecesores, en quien, ni podía presumir ménos competencia, ni debía suponer ménos celo por los intereses del Estado, puso su firma al pié de la Real orden de 18 de Agosto de 1866, colocando de una plumada al Cuerpo de Caminos en la misma situación que tenía veinte años atrás, ó por mejor decir, en una situación todavía peor, puesto que, á la sazón los Ingenieros, como todos los demas empleados, sufrían el descuento de un 10 por 100 sobre sus sueldos.

¿Se dió alguna razón, se expuso algun motivo para justificar la resolución de que tratamos? Ciertamente.—«Puesto que hoy es mayor el número de Ingenieros que ántes,— se dijo,— tendrán ménos servicio á su cargo, y por consiguiente será menor el número de sus visitas á las obras; saldrán ménos, luégo debe dárselos ménos; reduzcamos, por lo tanto, las indemnizaciones.»— Con todo el respeto debido, dirémos al Ministro autor de la desdichada medida que nos ocupa, que el anterior razonamiento, justificación y base de su reforma, es absolutamente falso, y que conduce forzosa é inevitablemente á una consecuencia perfectamente absurda.

Si las indemnizaciones establecidas en 28 de Agosto de 1858 hubiesen sido personales y fijas; si hubieran tenido el carácter de una gratificación ó sobresueldo, señalado para recompensar el exceso de trabajo acumulado sobre cada uno de sus individuos por razon de lo limitado del Cuerpo en aquella época, enhorabuena que al aumentarse el Cuerpo, al disminuir, por consiguiente, el servicio que cada uno de los individuos desempeñaba, y al desaparecer la causa que motivó aquella medida, se hubiesen reducido las indemnizaciones, que al fin y al cabo, no siendo otra cosa que la recompensa de un trabajo excesivo, en el momento de dejar de existir éste dejaban de tener su razon de ser aquellas.

Mas no era, ciertamente, ni su índole ni su objeto el que dejamos indicado. Muy al contrario, tenían, y no podía ser otra cosa, no la significacion de un sobresueldo, sino el carácter de un reintegro hecho á los Ingenieros por los gastos extraordinarios que se les ocasionan á

consecuencia del servicio, cuando, abandonando éstos el punto de su residencia ordinaria, dejando su casa, interrumpiendo los trabajos de gabinete, y suspendiendo el informe y la resolución de los expedientes en la oficina, salen á inspeccionar las obras ó á visitar las carreteras fuera de la capital, al campo, donde, aparte de las penalidades del servicio y de las privaciones personales, se les ocasionan gastos de manutención y de movimiento, necesarios, inevitables, no pequeños, por cierto, si se consideran en sí mismos, enormes, considerados con relacion á los sueldos de que disfrutaban los que á ellos se ven obligados. Tanto es así, tan claro y tan perfectamente definido ha sido siempre el concepto por el cual han existido nuestras indemnizaciones, que, aparte de algunas, rarísimas y especiales, marcadas para servicios extraordinarios, en todo tiempo las concedidas á los Ingenieros destinados al servicio de las provincias han sido única y exclusivamente establecidas para el caso en que aquéllos, por razon de su cargo, verifiquen alguna visita; porque solamente entónces se originan gastos extraordinarios, que, ocasionados á causa del servicio, merecen y deben ser satisfechos por el Estado; y lo que todavía es más concluyente para nuestro propósito, las indemnizaciones no han sido ni fijas ni iguales para cada visita, sino variables y distintas, segun el tiempo empleado y la distancia recorrida, es decir, segun su duracion é importancia, lo cual es lógico, porque no siendo siempre iguales los gastos, y habiéndose establecido las indemnizaciones para cubrirlos, deben variar éstas naturalmente con aquéllos.

Teniamos, pues, por consiguiente, que con arreglo á lo que disponia la Real orden de 28 de Agosto de 1858, la indemnización no era ni personal ni fija para los Ingenieros afectos al servicio ordinario; que éstos la percibían únicamente cuando, por razon de su cargo, tenían que hacer alguna salida ó girar alguna visita; que la indemnización que devengaban era distinta en cada caso y variable con el tiempo invertido y la distancia recorrida; en una palabra, que no era, ni una gratificación, ni un sobresueldo, ni un estímulo para desarrollar la actividad individual, que era pura y simplemente el reintegro de los gastos extraordinarios ocasionados á los Ingenieros en los viajes, cuando éstos eran exigidos por las necesidades del servicio.

Ahora bien; con estos antecedentes, fácilmente se descubre el sofisma que encerraba el razo-

namiento con que se trató, aunque inútilmente, de justificar la reduccion llevada á cabo en 18 de Agosto de 1866, y con la misma facilidad se llega á patentizar el absurdo que, como consecuencia, resulta.

Cierto que el número de los Ingenieros destinados á las provincias era mayor en 1866 que en 1858; pero como el servicio de las Obras públicas en España habia recibido un desarrollo inmenso durante aquel período de ocho años, faltaba, en primer lugar y ante todo, demostrar que, al tiempo de plantearse la reforma que examinamos, cada uno de los individuos del Cuerpo no tuviera á su cargo igual ó mayor servicio que el que tenía ocho años atras.

Pero dejando aparte esta consideracion, y suponiendo verdadero el hecho de que los Ingenieros tuvieran que verificar menor número de visitas á causa de haber disminuido real y positivamente el servicio puesto á su cargo, es imposible, sin embargo, aceptarlo como punto de partida, como fundamento, digámoslo así, de la razon que se alegaba para la reduccion de las indemnizaciones. — «Puesto que el número de visitas es menor, debe dárseles menor indemnizacion; por consiguiente, reduzcamos á las dos terceras partes las que hoy tienen.»— Ahí están juntos el sofisma y el absurdo. Sofisma, porque no devengando indemnizacion los Ingenieros sino cuando salian, con el hecho de hacer menor número de visitas iba envuelta la consecuencia de percibir ménos indemnizacion, y era, por lo tanto, perfectamente innecesario tratar de reducirla, considerándola como una cantidad fija, cuando ella por sí misma se reducía; absurdo, porque no por hacer ménos visitas, los gastos en cada una de ellas habian de ser menores, y siendo la indemnizacion devengada en cada visita el reintegro de los gastos en ella ocasionados, debia conservarse la misma, independientemente del número de visitas que se hicieran por los Ingenieros.

A pesar de todas estas razones, la reduccion de las indemnizaciones se llevó á cabo. O no se tuvieron presentes ó se prescindió de su importancia, pagando tributo á la moda de las economías, que ya por aquella época comenzaba á ponerse en boga. La Real orden de 18 de Agosto de 1866 vió la luz pública en la *Gaceta*, y el Cuerpo de Caminos empezó desde luégo á sentir sus dolorosos efectos, sin lanzar una queja ni formular una protesta.

Así han pasado cuatro años. ¿Cómo se encon-

traban los Ingenieros destinados al servicio de las provincias durante este tiempo? — Vamos á decirlo. Se encontraban con las mismas indemnizaciones que existian en 1850, *exiguas é insuficientes* para llenar su objeto, segun habia declarado la misma Administracion en 1858; con un descuento del 10 por 100 sobre las mismas, ademas, como si no fuese bastante el 33 por 100 que se les habia impuesto en 1866; y por último, para decirlo todo, con un atraso tan considerable y lastimoso en su cobro, que existe provincia en España donde los Ingenieros y el personal facultativo subalterno no las han percibido hace diez meses.

Reformar el actual estado de las indemnizaciones era, pues, no solamente necesario, sino urgente; no sólo justo, sino hasta un deber de conciencia. Damos las gracias á los Excmos. señores Ministro de Fomento y Director general de Obras públicas por haberlo comprendido así, interpretando el sentimiento unánime y el general deseo de todos nuestros compañeros, y lo hacemos con tanto mayor gusto, cuanto que, nos proponemos hacer ver claramente, en la continuacion de este artículo, que la reforma decretada en 24 de Agosto, y planteada desde 1.º de Octubre último, si no llena completamente las aspiraciones del Cuerpo, es por lo ménos aceptable, y preferible, bajo todos puntos de vista, á la que, desgraciadamente para nosotros, venía rigiendo los cuatro últimos años.

R. M.

PARTE OFICIAL.

7 de Noviembre. Orden otorgando á D. Federico García del Real la concesion de las marismas llamadas de Colombres ó del arroyo Bustio, en la provincia de Oviedo, para su aprovechamiento bajo las condiciones que se expresan.

18 de Noviembre. Orden concediendo á D. Carlos Vazquez Cervela, concesionario del ferro-carril de Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden, un año más de próroga para la terminacion de la linea.

SUBASTAS.

23 de Diciembre. De las obras del camino de circunvalacion de Vigo, ó trozo de union de dos carreteras del Estado, presupuestas en 84.657 pesetas 81 céntimos.