

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

FUNDADA Y SOSTENIDA POR EL CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Redactor-Presidente..... Excmo. Sr. D. Eduardo López Navarro, Inspector general del Cuerpo.
Redactores..... Los Sres. Presidentes de las Comisiones regionales de Ingenieros.
 D. Antonio Sonier, Profesor de la Escuela de Caminos.
 D. Enrique Latre, Ingeniero de Caminos (Sección de Información).
 D. Manuel Maluquer, Ingeniero del mismo Cuerpo, *Secretario*.
Colaboradores..... Todos los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

SE PUBLICA LOS JUEVES

Redacción y Administración: Puerta del Sol, 9, pral.

DETALLES DE SERVICIO

Edificaciones contiguas á las carreteras.

Las numerosas dificultades que en la resolución de determinados asuntos hemos hallado, por lo intrincado de nuestra legislación, nos han sugerido la idea de publicar en pequeñas notas ó artículos las dudas producidas por los textos legales consultados, para conocimiento de nuestros compañeros. No nos proponemos con ello dar lecciones á nadie, sino, por el contrario, recibir las, si disposiciones para nosotros desconocidas las solventan; y si éstas, desgraciadamente, no existen, dar lugar á que, expuesto el caso, pueda estudiarse y adoptarse otras que en lo sucesivo las eviten. Sirva este preámbulo para el presente artículo, y los que en lo sucesivo y á medida que las circunstancias lo permitan vayamos publicando, si es que la materia no se estima baladí ó molesta para los lectores de la REVISTA.

El art. 34 del reglamento de conservación y policía de carreteras de 19 de Enero de 1867, determina que los Ingenieros señalarán la distancia y alineación á que han de sujetarse las edificaciones en la zona de servidumbre de las carreteras; y el 35 obliga á los alcaldes á que las concesiones de licencia para edificar se hagan con sujeción á las distancias y alineaciones marcadas. Con arreglo á estas disposiciones, se vienen concediendo las licencias, procurando dejar siempre un ancho de dos á tres metros para constituir aceras ó paseos para peatones á lo largo de las construcciones, y facilitar la ventilación y saneamiento del firme. Por estas disposiciones, parece que puede obligarse á perder parte del derecho de propiedad sobre una cierta zona, á juicio del Ingeniero, y la Real orden del Ministerio de Fomento de 3 de Febrero de 1871 recalca en su advertencia 2.^a, comparada con la 5.^a, esta misma facultad.

Pues bien; el art. 10 de la Constitución de 1876, dice á la letra: «Nadie podrá ser privado de su propiedad, sino por autoridad competente y por causa justificada de utilidad pública, previa siempre la correspondiente indemnización. Si no precediera este requisito, los jueces ampararán, y en su caso reintegrarán en la posesión al expropiado.» Y lo mismo dice el Código civil en su art. 349.

Como en el caso citado no precede la declaración de utilidad pública (á menos que se considere el caso como comprendido en el art. 11 de la ley de Expropiación, aun después de terminada la carretera, pero de ser así, habría que seguir previamente los trámites de la misma hasta fijar la zona á expropiar), ni la previa indemnización, creemos hay lugar á la aplicación del citado precepto constitucional contra la decisión de la Alcaldía.

No entendemos aplicable á este caso el art. 350 del Código

civil, como algunos suponen, sin seguir previamente el expediente de expropiación, pues de ser así resultaría este artículo en contradicción con el precedente, y con la Constitución; y si bien el 582 parece que podría justificar el obligar á retirar la fachada (en caso de edificación, pero no en el de simple cerca) hasta dos metros de la carretera, considerando ésta como «finca del vecino», queda implícitamente desechada esta idea por lo que expresa el art. 584 del mismo.

Entendemos, pues, que en el caso de que á un propietario se le obligue á retirar la fachada del límite de su finca, sin que previamente se hayan seguido para ello los trámites fijados en la ley de Expropiación, y aun antes la aprobación de las alineaciones con las formalidades prescritas para estos casos, le cabe el derecho de entablar el interdicto de retener ó recobrar con arreglo al art. 1651 y siguientes de la ley de Enjuiciamiento civil, aplicables en todos los casos excepto en los que determinan los artículos 3.^o y 4.^o de la ley de Expropiación. El resultado de este interdicto, aun cuando se entablara la competencia, suponiendo comprendido el caso en el Real decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros de 8 de Septiembre de 1887, creemos sería contrario al alcalde, que cargaría con las costas é indemnización de daños, y perjudicial para el prestigio del Cuerpo de Ingenieros que habia informado.

Como entendemos de suma conveniencia la aplicación de los artículos 34 y 35 del reglamento de conservación y policía de carreteras, como viene efectuándose en la actualidad, sin los retrasos á que la previa aprobación de alineaciones y la aplicación de la ley de Expropiación para cada caso daría lugar, creemos conviene la publicación de disposiciones generales con la fuerza legal suficiente que permitan hacerlo así con rápida tramitación, á menos que ya existieran y nos fueran desconocidas.

Oviedo 9 Mayo 1902.

L. JUSTO.

Ingeniero de Caminos.

PEONES CAMINEROS Y CAPATACES

Estando establecida en España la conservación permanente de las carreteras, y siendo el personal encargado de la misma el peón caminero, nos vamos á ocupar de examinar las condiciones que debe reunir, á nuestro juicio, y el procedimiento que para su nombramiento sería el más conveniente, como así también para su separación.

Las faenas de la conservación de carreteras son rudas, labor de hombres sanos, robustos y acostumbrados á sufrir las inclemencias del tiempo, lo mismo en verano que en invierno; recuérdese, además, que cuando más falta hace el personal en la ca-

retera, es cuando peor tiempo hace; si llueve, es la mejor época para la conservación del firme, si hiela ó nieva, igualmente se ha de ocupar de extraer las nieves y hielos, antes que perjudiquen al tránsito y á la carretera; no es necesario citar las operaciones que en el verano representa el continuo y pesado trabajo de la conservación, cuando un peón caminero cumple con su deber.

Las tres condiciones que ha de reunir el peón caminero son: robustez, subordinación y práctica en la conservación. Nadie mejor que los Ingenieros jefes en sus distintos servicios pueden apreciar las condiciones enumeradas; el art. 3.º del reglamento de peones camineros, señala la única forma posible para el nombramiento de estos funcionarios; verdad es que una ley, la llamada de *Sargentos* (10 de Julio de 1885)—verdadera rémora para la buena organización del personal de la Administración— dispone que el Ministro de la Guerra hará las propuestas, haciendo los Ingenieros jefes los nombramientos y expedición de los títulos; pero aun con todas estas dificultades, los nombramientos cabe hacerlos en personal que, por lo menos, dada su edad y el haber servido en el ejército, puede y debe reunir las dos condiciones primeras, y, en algunos casos, hasta la tercera. Respecto á la separación del peón caminero, como con arreglo á las leyes no tiene opción á jubilación alguna (quedando de este modo incompletos é incumplidos los arts. 53, 54, 58 y 59 del reglamento citado), resulta que si los Ingenieros jefes, cuando un caminero ó capataz no sirve para las funciones de su cargo, le deja cesante, comete por un lado una verdadera inhumanidad, dejando á pedir limosna al que ha regado con su sudor el polvo de la carretera; y, por otra parte, obra con arreglo á los buenos principios de la organización administrativa, separando al que no sirve para cumplir con su misión. ¿A qué carta han de quedarse? Esta dificultad puede evitarse, con gran beneficio para el Estado, sencillamente. Si por la Dirección general de Obras públicas ó por el Ministerio se dispusiera: 1.º Cuando un capataz ó caminero resulte inútil para el servicio, bien por su edad ó por otras causas dependientes del mismo, previa propuesta del Ingeniero encargado de la carretera, y á juicio del Jefe de la provincia, se le retirará del *servicio activo*, entrando á figurar en una lista especial, que llevará el Ingeniero jefe, con cargo á la *partida de conservación de la provincia*. El jornal asignado será de 1,25 pesetas para los capataces, y una peseta para los camineros. 2.º El número de retirados no podrá nunca pasar del 10 por 100 de los activos en cada provincia, esperando turno el que sea declarado inútil y no tenga plaza. De este modo, sin aumentar en nada el presupuesto, se lograrían verdaderas ventajas; en primer lugar, se tendría siempre en la carretera el personal más apto para la conservación, logrando una *real y verdadera economía*, no sosteniendo á los peones camineros que por su edad ó condiciones no pueden cumplir, con su jornal y un auxiliar que les ayude ó haga su trabajo; se quitaría á los Jefes el temor de producir de cualquier modo que obren un perjuicio, y al modesto personal, que con su escaso haber tiene que vivir, el temor de una vejez sin amparo, después de perdida su salud al servicio del Estado.

Esto respecto á nombramientos y separación del servicio; en cuanto al porvenir que tiene el personal que nos ocupa, es bien limitado: se reduce á llegar á capataz con un real más de jornal; claro está que para sus cortas necesidades, y con arreglo á la vida á que están acostumbrados, si no tienen mucha familia, por lo menos lo más preciso para la vida no les falta; pero también es cierto que ese mismo límite y la falta de aspiraciones, quita gusto y deseo para el trabajo. Dos cosas por lo tanto, pueden hacerse: 1.ª Restablecimiento de los premios en metálico, autorizando á los Ingenieros jefes para concederlos, con cargo á las partidas de conservación, cuando á fin de año existieran sobrantes, limitando convenientemente el número de estos premios. 2.ª La creación de los capataces de dos categorías, que podrían llamarse de primera y de segunda, estos últimos con el mismo jornal que actualmente, destinados á la conservación de

las carreteras, y los de primera para las obras por administración y aun para las contratadas, residiendo en las mismas obras, aunque resida también, ó en la región, Sobrestante; el jornal de estos capataces podía ser de 2,75 pesetas, esto es, dos reales más que á los capataces de segunda; este aumento se podía sacar de los reintegros que se hacen á la Hacienda de los sobrantes de indemnizaciones de obras por contrata.

El ascenso á capataz de primera debiera hacerse precisamente mediante examen, entre los capataces que, además de solicitarlo, reunieran buenos servicios, sin castigos, y con un límite de edad determinado.

Este personal, en las obras sería de gran utilidad; además de la gran fijeza que tiene por no estar sujeto con tanta frecuencia á traslados, su costumbre á estar continuamente en la carretera daría por resultado una vigilancia más constante que la actual y mayor facilidad para tener toda clase de datos. Se podrá decir que esta es la misión del sobrestante; pero lo uno no quita á lo otro, y la vigilancia de dos es mejor y más eficaz; además, la permanencia constante en la obra, desde la salida á la puesta del sol, sería muy conveniente; tampoco produciría dualidad, puesto que el capataz había de estar á las órdenes del Sobrestante, único verdaderamente responsable, ante sus jefes, de la obra.

.*

PERSONAL ADMINISTRATIVO

Comprende esta clase los Escribientes de Obras públicas; sus categorías varían desde aspirante segundo á Oficial cuarto de Administración.

Con la base de no alterar el presupuesto, veamos en qué forma podía organizarse la carrera para este personal. En primer lugar, debe confirmarse en sus puestos á los que actualmente desempeñan los diferentes destinos, y para evitar las dificultades que pudiera ofrecer la ley de *Sargentos*, para los provisionales verificar un examen en las dependencias de Obras públicas, calificándolos por medio de puntos, teniendo en cuenta su aplicación, conocimientos, laboriosidad, etc.; esta calificación, unida á su antigüedad, serviría para formar el escalafón definitivo por la Dirección general.

Terminados los exámenes y formado el escalafón, las vacantes que ocurrieran se cubrirían por antigüedad ó estableciendo un turno para la elección, según se creyera más conveniente; las de la última categoría se amortizarían, siguiendo la amortización hasta que todos los aspirantes de primera pasaran á la categoría de Oficiales quintos, y los aspirantes de segunda que restaran á primera; de este modo, el empleado de menor sueldo disfrutaria 1.250 pesetas al año.

Según nuestros cálculos, y teniendo en cuenta el personal afecto á la Dirección de Obras públicas, con amortizar unas 50 plazas de aspirantes segundos, según fueran vacando, se lograría el aumento indicado; el personal se disminuiría, pero con gusto sufrirían todos los Escribientes el aumento de trabajo que representaría la supresión de uno en cada Jefatura, para lograr, no tan sólo el aumento de sueldo, sino también la seguridad en sus destinos y la esperanza del ascenso.

La carrera de los que podríamos llamar Archiveros y Escribientes de Obras públicas, empezaría en aspirante de primera y terminaría en Oficial cuarto de Administración, quedando completamente á la libre iniciativa del Ministro ó Director los ascensos sucesivos en los distintos cargos de mayor categoría que existen en el Ministerio.

Para el ingreso podía adoptarse cualquiera de los dos procedimientos siguientes: Ó sacar á oposición las plazas de la última categoría anualmente, ó hacer los nombramientos por la Dirección general, con carácter provisional, y efectuar, á los dos meses de haber tomado posesión, un examen ante el tribunal formado en la provincia ó dependencia de destino, y una vez aprobado, ser nombrado en propiedad, ingresando definitivamente

te en el escalafón; este segundo medio tiene la ventaja sobre el primero, que de esta manera no habría ningún servicio con menos personal del debido. Todo esto dejando un turno para los cesantes en las distintas categorías.

Con objeto de que el personal técnico se dedicara á los trabajos propios de su cargo, uno de los Escribientes podía ejercer el cargo de pagador. En caso de salir fuera de la residencia á pagos de expedientes de expropiación, etc., disfrutaría las dietas de los sobrestantes.

Al formar los Escribientes un Cuerpo, con su reglamento, etc., debería consignarse en el mismo el derecho, como tienen la mayor parte de los empleados de Obras públicas, á pedir la separación temporal, quedando supernumerarios en su escalafón.

Con la formación del Cuerpo, no se lograría solamente mejorar algo la situación del personal, el servicio ganaría mucho; la mayor fijeza en el destino produciría indudablemente una mejor organización en los archivos de las provincias y mayor conocimiento por el personal de los distintos asuntos que con las Obras públicas se relacionan.

Esta organización que proponemos, tiende á dar á esta clase un modestísimo porvenir, con gran beneficio para la buena marcha de los servicios.

Por último, ¿no es verdad que son dignos de lástima los empleados de cortísimo sueldo, y que todo lo que se haga para mejorar su situación es un verdadero deber de humanidad?

Las necesidades de la vida han aumentado considerablemente, los precios de las subsistencias también; no se puede atender á satisfacer las exigencias más apremiantes con tan exiguos sueldos.

*
**

PERSONAL TECNICO

Los Ingenieros, Ayudantes, Sobrestantes, Delineantes, Interventores de ferrocarriles y Torreros de faros, constituyen los Cuerpos técnicos para el servicio de las Obras públicas, de estos Cuerpos, el de Ayudantes está llamado á extinguirse, quedando reemplazado por los Ingenieros aspirantes. Vamos á ocuparnos de la organización que para los mismos nos parece más conveniente, ó mejor dicho, las reformas que, dentro de la actual, cabría hacer en su beneficio y del servicio.

Torreros de faros.

Conocemos poco este Cuerpo y no nos atrevemos á proponer nada sobre el mismo; que algún Ingeniero que conozca sus necesidades, abogue por aquellas reformas que crea prudentes.

Interventores de ferrocarriles.

Aunque no tan bien retribuidos, como resultaron á su creación, lo están regularmente, y por lo tanto, dado el estado de la Nación, no se pueden pedir aumentos que no estarían verdaderamente justificados.

Lo que sí creemos es que debe darse un plazo prudencial, para que los Sobrestantes que tengan derecho á formar parte del mismo, pidan su inclusión en un Escalafón de aspirantes, que se formara, para en las vacantes que fueran ocurriendo ser nombrados, con objeto, una vez colocado el último que con debido derecho lo reclame, proceder á sacar á oposición las vacantes, especializando de este modo la profesión y dando al Cuerpo un carácter más homogéneo.

Delineantes.

El Cuerpo de Delineantes está bien retribuido; empiezan con la categoría de Oficiales cuartos, llegando hasta Oficiales segundos; solamente hemos de decir respecto al mismo, que no debe

ser suprimido, y que las plazas de la última categoría que no sean solicitadas por los alumnos de la suprimida Escuela general preparatoria de Ingenieros y Arquitectos, que á ellas tengan derecho, deben ser sacadas á oposición.

Sobrestantes y Ayudantes.

El ingreso en el Cuerpo de Sobrestantes se hace por oposición, y según la convocatoria del año pasado, anualmente deberán verificarse oposiciones, si bien en la de este año ha sido suprimida esa cláusula, lo cual puede indicar la posibilidad de que no haya oposiciones el año próximo; aunque sea para formar un Cuerpo de aspirantes que puedan ir colocándose en destinos particulares ó Empresas, no debe dejar de haber oposiciones, y mejor todavía sería la formación de Escuela de Sobrestantes, pudiendo seguir los estudios también libremente.

Ya hemos dicho que el Cuerpo de Ayudantes está llamado á extinguirse: ¿es conveniente para las obras públicas la sustitución de los Ayudantes por los Ingenieros aspirantes? Indudablemente, no; el Ingeniero ha seguido su carrera para ser Ingeniero y no para ejercer como Ayudante, y aunque pudiera decirse que esto les sirve de práctica, no es buena razón, porque para eso bastaba la práctica obligatoria de uno ó dos años, y no la que puede resultar de muchos años en una categoría y ejerciendo una carrera que no es la suya.

¿Pueden los Sobrestantes, con el programa, actual sustituir á los Ayudantes? Tampoco; con arreglo al mismo, no tienen conocimientos suficientes.

Entonces parece deducirse que no debe desaparecer el Cuerpo de Ayudantes; pero como esta supresión se hace en virtud de una ley, y además, es conveniente, será necesario tratar de encontrar otro medio para que exista un Cuerpo intermedio entre el Ingeniero y el Sobrestante, ó dar mayores conocimientos á éste para dejar el Cuerpo único auxiliar. Esto último ofrecería inconvenientes, porque entonces habría que ir extinguiendo el actual de Sobrestantes, por no tener conocimientos suficientes para formar el nuevo.

Lo que podía hacerse, era lo siguiente. En sustitución á los Ayudantes, crear los Auxiliares de Obras públicas, ó Sobrestantes distinguidos, llámeseles como se quiera, con categorías de Oficiales cuartos ú Oficiales primeros, término de la carrera; el crédito para lograrlo, ya indicaremos después de dónde podría salir.

El ingreso en el nuevo Cuerpo, debería hacerse por oposición exclusivamente entre los Sobrestantes de Obras públicas que contaran con dos años, por lo menos, de servicios, y con arreglo á un programa que fuera el complemento del programa de Sobrestantes con relación al de Ayudantes, pero suprimiendo toda aquella parte que no fuera necesaria para el desempeño de la profesión. Por lo tanto, el ingreso en los Cuerpos subalternos de Obras públicas se haría por Sobrestantes, y éstos podían pasar por oposición al de Auxiliares, mejorando de esta manera, por el estudio y el trabajo, en carrera y porvenir.

Ya hemos dicho que al amortizar las vacantes de Ayudantes en su última categoría se crean con las mismas plazas de Ingenieros aspirantes; y también lo poco conveniente de esta sustitución; de aquí podría salir el crédito para el nuevo Cuerpo; de cada dos plazas que vacaran, una podría servir para la creación de una plaza de Auxiliar, y la otra la reservamos, ya diremos para qué en otro lugar.

De esta manera resultaría una gran ventaja para el servicio, sin aumento en el presupuesto del Estado, ni perjuicio alguno para los alumnos que terminen su carrera, puesto que ahora es muy corto el número de éstos, y con las vacantes naturales del Cuerpo de Ingenieros es suficiente para darles ingreso, como lo prueban dos cosas, no haber producido inconveniente la transformación de 20 plazas vacantes en aumento de categoría para 40 Ingenieros aspirantes, y existir hoy unas 30 vacantes de Oficiales cuartos.

El nuevo Cuerpo de Auxiliares, formado de esta manera, había de dar buen resultado, puesto que se formaría con lo escogido del de Sobrestantes, que habrían completado su programa y conocimientos por medio de la oposición y que además reunirían práctica y conocimiento del servicio.

Ingenieros.

Las funciones que en el ejercicio de su profesión desempeña el Ingeniero, pertenecen á la categoría de Jefe de Negociado, y resulta anómalo que no llegue á alcanzar esta categoría hasta lo menos diez y seis años de ejercer su profesión. El reglamento propuesto por la Zona de Barcelona pedía esta variación, concediéndose, por lo menos, la categoría, hasta que después pudiera hacerse el aumento necesario en los presupuestos; la gran dificultad de aumentarlos, por el estado de la Nación, ha hecho, seguramente, que ni se discuta como debía, ni se lleve á la práctica un reglamento que hubiera reportado verdaderas ventajas para el servicio y para el Cuerpo de Ingenieros.

Volvemos á insistir sobre la necesidad y conveniencia de que desaparezca la categoría de Ingenieros aspirantes, puesto que ni los Ingenieros sirven gustosos esas plazas, ni resulta ventaja para el Estado; sirviéndolas únicamente mientras no tienen otra cosa, y deseosos todos de encontrar colocación á propósito á sus conocimientos. En estas condiciones, se comprende que el servicio no se hace de una manera normal, puesto que la posición constituye para los Ingenieros un compás de espera.

Siendo suficiente el número total de Ingenieros para las necesidades actuales de las obras públicas, no procede transformar las treinta y tantas plazas de Ingenieros aspirantes en Ingenieros segundos; además, que el Cuerpo de Ingenieros de Caminos va resultando ya verdaderamente desproporcionado, por ser muy numerosas las escalas inferiores y poco las superiores.

Anualmente, después de colocados los alumnos que terminan su carrera y cubiertas las contravacantes que existieran en la clase de Ingenieros aspirantes, las plazas que todavía quedarán vacantes deberían ser amortizadas, con objeto de suprimir los aspirantes, y su importe dedicarlo á la mejora de sueldos de los Ingenieros primeros y segundos; para este mismo objeto reservábamos una de cada dos plazas de las que en el Cuerpo de Ayudantes se van amortizando. Veamos de qué modo se podía proceder. Amortizada una plaza, bien fuera de Ayudante ó de Ingeniero aspirante, puesto que ambas dan por resultado disponer de un crédito de 2.000 pesetas, se aumentaría el sueldo á dos Ingenieros segundos, Oficiales segundos y á otros dos Oficiales primeros; la plaza siguiente se aplicaría al aumento de sueldo á dos Ingenieros primeros, un Jefe de Negociado de tercera que pasaría á segunda y uno de segunda que pasaría á primera, siguiendo estas transformaciones hasta lograr una plantilla definitiva que pudiera ser la siguiente, que comparamos con la actual:

CATEGORÍAS	PLANTILLA	
	Actual.	Propuesta.
Ingenieros primeros, Jefes de Negociado de primera.....	20	40
Idem id., id. de segunda.....	20	50
Idem id., id. de tercera.....	30	60
Ingenieros segundos, Oficiales primeros de Administración.....	40	40
Idem id., idem segundos de id.....	135	55

El aumento de la plantilla propuesta es de 150.000 pesetas, que se cubria al amortizarse 75 plazas, en total, de Ayudantes de la última categoría ó Ingenieros aspirantes que se fueran suprimiendo.

Podrá objetarse á lo anteriormente expuesto, que de este modo se disminuye el número de empleados que han de trabajar, puesto que las plazas que se amortizan y se transforman en aumentos de sueldo, pérdida de individuos que trabajan son; pero hay que tener presente que con el aumento de conocimientos que habian de tener los Sobrestantes que pasaran á Auxiliares y los que adquirieran aquéllos que á pesar de presentarse no ganaran plaza y que emplearían en el servicio del Estado, compensarían, seguramente, esta pequeña disminución en el número de plazas; además, hay que tener en cuenta, que por ahora las plazas que se amortizan son de 2.000 pesetas, pero al extinguirse esta clase, empezará la amortización de las de 2.500, y así sucesivamente; y claro es que permitirá, para el día de mañana, aumentar el número de Auxiliares, puesto que para éstos la categoría máxima es la de Oficial primero, y los Ayudantes llegan hasta Jefes de Negociado de segunda clase. Otra razón que podía ponerse en contra de lo anterior, es que, debiendo dedicarse, por precepto de una ley, la amortización de las plazas de Ayudantes á la creación de plazas de Ingenieros aspirantes, no podría realizarse lo indicado; mas la respuesta es sencilla: si la idea que se propone es buena y se acepta, Diputados tiene el Cuerpo que pueden llevarlo á las Cortes en forma de enmiendas al presupuesto, ó realizarlo en la misma forma que se hizo el aumento de categoría de 40 Ingenieros aspirantes, amortizando 20 plazas de Ayudantes.

Creo con esto haber demostrado que se puede mejorar el porvenir de todo el personal de Obras públicas, sin aumento alguno en el presupuesto y sin perjuicio para el servicio; más bien con verdadero beneficio, porque el empleado satisfecho de su retribución, trabaja con mayor gusto y fe que el mal pagado.

IGNACIO VIZCAÍNO.