

logran sin aumentar el presupuesto del Estado y produciendo en el nuestro una economía de 300.000 pesetas.

Así á primera vista puede parecer esto la obra de un soñador; un artificio de juegos malabares, tras el cual se oculta un aumento real y positivo; y, sin embargo, nada hay más distante de esto. La explicación es sencillísima.

Las Compañías de ferrocarriles, por las leyes de su concesión, deben entregar al Estado, para el servicio que éste ha de ejercer de inspección, vigilancia y policía de las líneas férreas, una cantidad determinada en las mismas leyes. Si esa cantidad se gasta por el Estado, las Compañías no tienen derecho á reclamar nada; pero si sobra algo, tiene obligación de devolverlo á las Compañías; y así se halla dispuesto además en reciente sentencia del Tribunal de lo Contencioso, sentencia en virtud de la cual se están formalizando las cuentas de estos últimos años, y por las cuales el Estado ha de devolver cuantiosas sumas á las Compañías.

Es, pues, inexplicable que el Estado abone directamente con otros fondos parte del servicio de inspección y policía de los ferrocarriles, cargando á las Compañías una parte sola de estas pesetas; y es inexplicable, por consiguiente, que se haya dejado transcurrir tanto tiempo sin que la suma que entregan las Compañías se invierta en pagar el servicio por entero de la inspección, cuando al mismo tiempo esas cantidades que hoy se invierten en este servicio podían destinarse, como hoy lo hacemos, á mejorar la condición de Cuerpos dignísimos, tan necesitados de esa mejora.

Eso es lo que ahora propongo; por esto, la economía que hacemos aquí es real y positiva, y por esto no hay mayor gasto

para el presupuesto, una vez que las cantidades que entregan con este objeto las Compañías tendrán que devolverseles de todos modos, de no gastarlas en este servicio.

Tales son las principales modificaciones que tengo la honra de someter á la aprobación de V. E.

El personal se mejora en su situación con economía ó sin mayores gastos para el Estado; los aumentos sólo se refieren á las obras públicas, en éstas necesarias, si hemos de cumplir con nuestro deber, si ha de haber obras públicas en España, que no desligan de un país sediento en esto y adelantado, y aumentos reproductivos, porque muchos de ellos producen directamente mayores rendimientos al Tesoro y todos contribuyen poderosamente á fomentar la riqueza nacional, fuente verdadera de donde han de nutrirse sin daño de nadie ni agobio del país los presupuestos del Estado.

Si después de estas consideraciones este proyecto no prevaleciese en sus aumentos, sería imposible que pudiésemos satisfacer las exigencias que para nosotros tiene la nación, y más difícil aún que veamos realizado nuestro deseo de facilitar el crecimiento de la riqueza patria; pero expuestas aquí nuestras ideas, satisfecho en este punto nuestro deber, la conciencia quedaria tranquila y podríamos siempre hacer constar que vimos el daño y procuramos ponerle remedio, siquiera nos quedara la amargura de no haberlo podido conseguir.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 4 de Marzo de 1903.—El Director general de Obras públicas, *M. de Burgos y Mazo*.—Excmo. Sr. Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.

REGLAMENTO ORGÁNICO DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS ⁽¹⁾

II

En el artículo anterior justificamos en líneas generales ó de una manera abstracta la conveniencia de facilitar á los Ingenieros su paso al servicio particular, y hoy nos ocuparemos en concreto de las trabas que lo dificultarían si se estableciese la paralización en el ascenso desde que se declaren de baja ó pasados unos cuantos años y se hiciese discrecional en cada caso individual otorgar ó no la baja solicitada.

Establecía el Real decreto citado, de 25 de Marzo de 1881, que los Ingenieros podían pasar al servicio de las Diputaciones provinciales, Ayuntamientos, Juntas de obras de puertos y Empresas, Compañías ó particulares, concesionarios ó constructores de obras públicas, desempeñar destinos en cualquier ramo de la Administración ó darse de baja temporalmente en el servicio del Estado por causa de enfermedad, sin necesidad de reingresar antes de los cinco años que para no perder su puesto en el escalafón imponía la anticuada disposición de 1863.

Para usar de ese derecho se imponía al Ingeniero una sola condición: la de haber servido dos años en el Cuerpo á que perteneciese.

En los catorce años siguientes la industria adquirió considerable desarrollo en España, y las Escuelas profesionales abrieron sus puertas de par en par para dar á la nación numerosa legión de Ingenieros que asociasen la ciencia al capital.

El Estado no podía establecer un estrechamiento en el cauce profesional al principio de la carrera, y el dique de los dos años de servicio en cada Cuerpo fué roto por la avalancha del progreso, en bien del país, cual atestiguan la brillante juventud técnica que se extendió en seguida por la patria para transformar las energías naturales en corrientes de riqueza. El que levantó la compuerta fué D. Alberto Bosch en 5 de Abril de 1895; la Ingeniería española tomó desde entonces rápidos vuelos.

Aún añadió el decreto una nueva causa para solicitar el ejercicio de ese derecho: la conveniencia propia. Justo era que si se podía pasar al servicio de un particular, se pudiese ser también *ese mismo particular*.

Para usar del derecho de pasar á la situación de supernumerario disponen los decretos de 1881 y 1895 que se necesitara previamente la autorización del Ministerio de Fomento. Pero conste bien: la autorización se concederá *siempre* por el Gobierno, excepto en el caso de existir razones importantes que justifiquen su negativa, la cual deberá fundarse precisamente en alguna circunstancia especial del destino, comisión ó trabajo que se les haya encomendado, *ogendo para ello á la Junta consultiva en pleno* sobre el particular.

Siendo todos los Ingenieros igualmente aptos para el servicio, no había otro medio que dictar esas reglas generales si no se querían establecer clases de privilegiados y preteridos.

En los ocho años transcurridos desde el último decreto reformado, han aparecido circunstancias nuevas que obliguen á poner freno á la amplitud que concedían las disposiciones anteriores y

(1) Véase el número 1221.

haga preciso retroceder al año 1863? ¿Se va á reformar el Reglamento por ser arcaico, ó se van á derogar las reformas introducidas en los modernos tiempos para volver á la restricción antigua que hoy se encontraría sin el ambiente apropiado que en aquella época las justificó?

Supongamos, sin embargo, que por un retroceso de los tiempos se quisiesen volver á poner en vigor las disposiciones de la infancia del Cuerpo. ¿Se respetarían los derechos adquiridos por los que actualmente están en situación de supernumerario puesto que amparados por las disposiciones vigentes imprimieron nuevo rumbo á su vida, y deben acudir tan sólo al llamamiento del Estado cuando lo haga de una manera general?

Y si no se les respeta los derechos adquiridos, ¿puede ofrecerles el Estado el suficiente número de plazas para colocar á todos los que soliciten el reingreso para no perder el ascenso?

Si no puede cumplir esto, quedarán necesariamente muchos supernumerarios amparados por las disposiciones vigentes.

Partamos de este supuesto, sean todos ó casi todos los supernumerarios actuales los que gocen de los derechos adquiridos; pues, resulta que puede darse el caso de que, efecto de una disposición que pretende beneficiar á los que prestan servicio al Estado, un Ingeniero que habiendo estado en servicio activo un gran número de años y pase ahora al servicio particular, será postergado en su ascenso por un supernumerario que ocupe un lugar inferior y haya estado en aquella situación desde ha mucho tiempo.

Y si por causa de enfermedad, contraída á veces en el servi-

cio del Estado, se declara de baja á un Ingeniero, ¿con cuánta amargura verá pasar durante todo un año por cima su número á los que están ó no en servicio activo!

El principal argumento que se usa para sostener la paralización en el ascenso á los supernumerarios en beneficio de los que sirven al Estado, es que á veces, cuando éstos están próximos á pasar á una categoría superior, se antepongan los que reingresan, privándoles, por un cierto número n de años, gozar del sueldo de esa categoría, necesaria quizás para mejorar sus derechos de jubilación.

En cambio, si se dificultan las excedencias ilimitadas, no se dará el caso de reingresar á ese privilegiado que á última hora se acordó del Estado y pasó m años en el servicio particular, pues no habrá salido del servicio activo y estará delante del que hoy se queja, $m + n$ años.

Restringiendo la libertad que conceden las disposiciones vigentes se perjudicaría, en consecuencia, á los Ingenieros que están en servicio activo, á los que no lo están y al país, al cual deben servir siempre.

Si quiere aprovechar el Estado el servicio de todos sus Ingenieros, no ponga murallas al Cuerpo, sino desarrolle sus obras públicas en gran escala, que, á pesar de la mezquindad de los sueldos que otorga, acudirán á servir al Estado sin esperar al llamamiento forzoso cuantos desean el rápido desarrollo de la riqueza patria, y contribuir en más alto grado que nadie á despertar la del letargo actual; y esos *cuántos*, son *todos* los Ingenieros.

Información.

Presupuesto de Obras públicas.

Se ha comentado estos días por la prensa diaria si serían aceptados ó no aumentos de los créditos actuales para los próximos presupuestos de varios Departamentos. No sabemos el criterio definitivo que sobre este asunto se establecerá por el Gobierno; pero si podemos asegurar que si los Ministerios de Gobernación, Guerra y Marina consignan aumentos justificados, no quedará presupuesto el de Obras públicas para los aumentos de la misma categoría.

Canales y Pantanos.

Tenemos noticia de que la Superioridad se está ocupando de este interesante asunto, y no dudando que con este motivo ha de darse gran importancia al *servicio hidráulico*, podría ser que se reorganizase fundándose en las bases siguientes que creemos muy acertadas:

1.^a Las Divisiones hidráulicas estarán encargadas, en primero y preferente lugar, del servicio de régimen y policía de los cursos de agua, de un modo análogo á como las Divisiones de ferrocarriles cuidan é intervienen en la policía de los mismos.

2.^a Como consecuencia de esto, las Divisiones deberán estar encargadas de los informes técnicos relativos á aguas, sin que esto implique en manera alguna contradicción con el régimen administrativo de las Jefaturas de Obras públicas en cuanto sustituyen á las Secciones de Fomento.

3.^a Debe implantarse sin pérdida de momento el servicio de previsión y anuncio de las inundaciones y defensa contra las mismas, de un modo general y sistemático, como se ha hecho ya en casi toda Europa, abarcando este servicio no sólo las defensas locales sino los estudios generales de mejoras de régimen, encauzamientos, canalizaciones, extinción de torrentes y cuanto con estos asuntos se relaciona.

4.^a La distribución territorial y residencia de las Divisiones y

personal afecto á ellas, se ajustará á los intereses del servicio y de público y la sólida organización del servicio permanente.

5.^a Para organizar, regir y vigilar estos servicios, creará un servicio técnico central, encargándole del cumplimiento é interpretación de las órdenes de la Dirección y descargando al Negociado de la tramitación de asuntos exclusivamente técnicos y de carácter oficial.

6.^a La plantilla fija de las Divisiones se fijará con arreglo á las bases que anteceden, sin perjuicio de ampliarla temporalmente cuando haya que estudiar ó ejecutar obras que así lo necesiten.

Respecto del sistema de ejecución de las obras, su prelación, etc., y gran desarrollo que deba darse á la construcción de pantanos, daremos cuenta en otro número.

Proyecto de presupuestos.

Según noticias aisladas que hemos podido recoger, no sin grandes esfuerzos de reporterismo para satisfacer la curiosidad de nuestros lectores, las mejoras propuestas por el Sr. Director de Obras públicas para los próximos presupuestos, á que alude la Memoria que copiamos en este número al tratar del personal, son las siguientes:

Ingenieros.—Se suprime la división en dos clases de los Inspectores generales, quedando, aparte del Jefe superior de Administración, 23 Inspectores generales, Jefes de Administración de primera clase.

La clase de Ingenieros Jefes se divide en tres categorías: 10 Jefes de Administración de segunda clase, 25 ídem de tercera clase y 49 de cuarta clase.

La clase de Ingenieros Aspirantes figura en el escalafón con la categoría de Oficiales terceros de Administración.

Ayudantes.—Se aumentan algunas plazas al escalafón actual.

Sobrestantes.—Se aumentan dos categorías administrativas; las de Oficiales primeros y segundos, siendo el número respectivo de cada