

de las veces, resulta evidente la imposibilidad de conservar el sistema de dietas por salidas con su forzoso complemento de limitación de éstas, principio enteramente incompatible con una Inspección bien organizada.

Cuando menos para el personal subalterno debiera establecerse el sistema de indemnizaciones fijas por clases, no cabiendo tampoco regularlas por longitud de línea á cargo de cada empleado, por cuanto en este caso saldría injustamente perjudicado el personal que estuviese afecto á una estación únicamente, ó á la oficina, ó que tuviera bajo su inspección secciones cortas por ser más trabajosas.

Aunque no es imprescindible, como para el personal subalterno la modificación del sistema de indemnización por dietas; establecido para éste el de indemnizaciones fijas, debiera hacerse extensivo para la debida armonía al personal de Ingenieros de Caminos y Mecánicos.

Otra de las condiciones indispensables que necesita el personal de la Inspección, para que ésta pueda hacerse con la independencia y tranquilidad necesarias, es la inamovilidad, en el sentido de que no pueda ser trasladado un funcionario de la misma, no siendo á petición suya, sino en virtud de expediente del que resulte la inconveniencia de su continuación en el servicio; sin esta garantía hallanse expuestos empleados modestos, sin más amparo que su exiguo sueldo, á la influencia de Compañías poderosas, y, aunque afortunadamente, y dicho sea de paso en honor de éstas, no es frecuente que esa influencia se emplee en trasladar al funcionario que resulta un estorbo por su buen celo; se han dado casos de que esta conducta no haya sido por todas observada, con desprestigio de la Administración, escándalo evidente y demás consecuencias desastrosas y fatales para el servicio.

Por último, debe terminarse la absurda costumbre de que el número de empleados destinados á la Inspección, sobre todo el de categoría inferior, sea independiente hasta cierto punto de la longitud de las líneas explotadas, práctica tanto menos aceptable cuanto que, como es sabido, por cada kilómetro nuevo que se explota, aumenta la cantidad entregada por las Compañías para sufragar los gastos de inspección, y cuyo único fundamento es el vicioso sistema que engloba entre los demás ingresos del Tesoro esas cantidades satisfechas con un fin especialísimo, impidiendo darles la distribución que mejor convenga á conseguir el objeto con que la tributación se impone, lo que únicamente podrá hacerse llevando el Estado la cuenta corriente del servicio, con ventaja evidente para éste y para las mismas Compañías.

Excusado es decir que la organización expuesta podría sufrir alguna excepción, si así se considerase conveniente, para líneas ó trayectos determinados, para los que, como hoy sucede en el puerto de Pajares, se reconociese la necesidad de personal especial en la Inspección.

Por lo que se refiere á la organización de ésta para ferrocarriles en construcción, poco debería variarse de la actual, salvo en el número de funcionarios á la misma destinados.

Por cada 200 kilómetros de ferrocarril en construcción correspondiendo á una sola línea ó ramificaciones de ella, y por cada 100, si fuera el ferrocarril subvencionado, debería agregarse un Ingeniero, un Ayudante por cada 100 ó 50 kilómetros respectivamente, y un Sobrestante por cada 33 ó 25.

Si las longitudes en construcción, aun llegando á las cifras expresadas en una misma División, se hallasen distribuidas en varias líneas distantes entre sí, debería sólo nombrarse un Sobrestante por cada 25 ó 30 kilómetros, distribuyéndose el trabajo de Ingeniero y Ayudante entre el personal necesario en la División para atender á la explotación.

Por la misma razón antes expresada, la plantilla de este personal habría de modificarse forzosamente al emprenderse ó al terminarse las obras.

A todo lo dicho habría de agregarse sostener el principio del menor número de Divisiones posibles, con la residencia oficial

de las Jefaturas en los centros de mayor importancia dentro de cada demarcación y establecer como reglamentaria la reunión anual de todos los Ingenieros Jefes, bajo la presidencia del ilustrísimo Sr. Director de Obras públicas con objeto de unificar criterios, exponer deficiencias del servicio y de las reglas que lo regulan y sentar bases para remediarlas.

Para terminar, y refiriéndome al artículo de *El Liberal* en un principio mencionado, he de consignar un error que en él se comete al decir que en la cantidad invertida para indemnizaciones del personal técnico no van comprendidas las correspondientes á la inspección de líneas en construcción, que se cobran y justifican de distinto modo, lo cual no es exacto, y una protesta respecto á lo que expresa en su penúltimo párrafo, puesto que ni existe esa desorganización que quiere dar á entender en la Inspección, antes bien, puede asegurarse y fácilmente podría probarse que ésta ha mejorado desde el año 1899, ni las dos Inspecciones son opuestas, ni mucho menos, como creo haber dejado demostrado y como se demuestra ello mismo por ser dos ramas de un solo y único servicio, ni han estado siempre separadas, ni por estar unidas se han desatendido nunca los servicios.

JUNTAS DE OBRAS DE PUERTOS

EXPOSICIÓN

Señor: Publicado el Real decreto de 17 de Julio último, por el que se aprobó el Reglamento general para el régimen y organización de las Juntas de Obras de puertos, se han elevado numerosas instancias y reclamaciones de dichas Corporaciones, de las Cámaras de Comercio y de entidades y funcionarios pertenecientes á las primeras, en súplica de reformas en el indicado Reglamento, que si bien no afectan á lo más esencial de lo preceptuado en el mismo, se relacionan con detalles de relativa importancia, consignados en algunos de sus artículos.

Se refieren las peticiones de las Cámaras de Comercio á la disminución del número de sus Vocales en las Juntas de puertos, que estando representadas por cinco de sus individuos, con sujeción al Reglamento de 11 de Enero de 1901, se han reducido á tres en el último, en los puertos donde existan aquellos organismos; y á dos en donde éstos no existan, en lugar de los que se preceptuaban en el anterior. Las Cámaras de Comercio, por su composición y por sus funciones, así como por los intereses que representan, las hacen acreedoras á figurar de modo especial en las Juntas de Obras de puertos, de suerte que su gestión y legítima influencia en éstas, ya que no sean parte principal en ellas, pondere y equilibre las representaciones de las demás entidades que han de pertenecer á dichos Centros. Son, pues, atendibles las razones en que se apoyan las enunciadas solicitudes, y debe restablecerse en las Juntas de puertos la representación numérica que anteriormente tenían las Cámaras de Comercio en dichos organismos.

Otro de los artículos que deben ser reformados en el nuevo Reglamento, es el relativo á la adjudicación de las obras y servicios que por medio de público concurso ejecuten ó adquieran las Juntas de puertos. Pueden ser, y generalmente son, dichos concursos de gran importancia y transcendencia por la calidad de las obras y servicios correspondientes, y facultándose en dicho sistema á la Administración para elegir de las proposiciones que se presenten la que mejor conceptúe satisface á las condiciones impuestas en cada caso y aun á rechazar todas ellas, debe coonestarse tal libertad con la mayor importancia de los Centros que la informen y que decidan de la adjudicación del servicio. Por ello se establecieron reglas precisas para tales casos en el Real decreto de 5 de Octubre de 1883; y dichas reglas deben prevalecer en lo sucesivo.

Entre las varias instancias antes citadas, existen las de funcionarios de todas las clases, pertenecientes á dichas Juntas, para que no se altere la relativa estabilidad que antes existía para dichos empleados. La obligada permanencia en los empleos de los que no poseen especiales condiciones para su obtención, si bien privan de libertad en la separación, que debe corresponder á la que existió para su nombramiento, es, sin embargo, prenda de aplicación y de celo en el desempeño de sus cargos; y de mejora en el servicio, que de seguro no habría de obtenerse con la variabilidad del personal, probable y correspondiente á la de las Juntas.

Las funciones encargadas á los empleados deben, por tanto, hallarse garantizadas con la de la seguridad en las mismas, debiendo preceder á la separación ó cesantía la de formación del expediente que corresponda.

Por último, la Junta de Obras del puerto de Barcelona y la Cámara de Comercio de dicha localidad, en vista del Reglamento de 17 de Julio en el que no aparece confirmada la especialidad del que ha regido para la primera, aprobado por Real decreto de 23 de Mayo de 1899, y declarado en vigor por el art. 58 del general de 11 de Enero de 1901, solicitan la permanencia de su especial organización y que esto se declare para lo sucesivo, así como el aumento de dos Vocales de la Cámara de Comercio en su representación en la Junta del puerto.

Las particulares circunstancias que en el puerto de Barcelona concurren, y que le fueron reconocidas al dictarse el citado decreto de 1899, acordado en Consejo de Ministros; el Real decreto de 8 de Junio de 1900, también de acuerdo con el indicado Consejo, por el que se ampliaron las facultades de la Junta, facilitando su gestión respecto á los transportes y tarifas en las vías del puerto, y para la formación de particulares Reglamentos; el artículo antes citado del Reglamento general aprobado para dichos organismos en 1901, por el que se confirmó dicha especialidad, después de oído el Consejo de Estado, y las existencias de diferentes Centros de aquella capital, distintos de los que en otros existen, que deben concurrir á la constitución de la Junta de Obras de aquel puerto, así como la conveniencia de que formen parte de ellas mayor número de representantes del Comercio que los que actualmente cuenta; y de la Liga Marítima Española, que lo ha solicitado á semejanza de lo mandado para las demás Juntas de puertos, constituyen razones legales y de conveniencia para la mejor gestión de aquellas obras y servicios, que valoran y aconsejan el atender á las mencionadas instancias, decretando vigente para la Junta del puerto de Barcelona el Reglamento aprobado por el Real decreto de 23 de Mayo de 1899, sin que esto impida la aplicación de los demás preceptos del general vigente para todas las Juntas de puertos, disponiéndose sean tres los Vocales que en dicho Centro representen á la Cámara de Comercio, y que asimismo asista á dicho organismo la representación de la Liga Marítima Española.

Las enunciadas modificaciones en el Reglamento para el régimen de las Juntas de Obras de puertos, aprobado en Julio último, no alteran en lo más esencial, como antes se expone, los preceptos del mismo, que, por regla general, son los del aprobado en 11 de Enero de 1901; y continuando en vigor las demás prescripciones del nuevo Reglamento, interin la experiencia no aconsejase su variación en bien del servicio, bastará que se puntualicen las indicadas en los respectivos artículos, para que las Corporaciones que en nombre y representación del Estado dirigen y administran las obras y servicios de los puertos del mismo, cuenten con las nuevas reglas que mejor se han considerado para su organización y régimen.

Por lo expuesto, el Ministro que suscribe, de conformidad por lo propuesto por la Dirección general de Obras públicas, tiene la honra de someter á la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de Real decreto.

Madrid 23 de Septiembre de 1903.—Señor: A L. R. P. de V. M., Rafael Gasset.

REAL DECRETO

De conformidad con lo propuesto por el Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas:

Vengo en disponer:

Que en el Reglamento general para el régimen y organización de las Juntas de Obras de puertos, aprobado por el Real decreto de 17 de Julio último, se hagan las modificaciones que se expresan en los artículos siguientes:

Artículo 1.º Se restablece la composición de las Juntas de Obras de puertos, determinada para el número y clase de sus Vocales electivos en los artículos 3.º, 4.º y 5.º del Reglamento aprobado por el Real decreto de 11 de Enero de 1901, agregando el representante de las Sociedades obreras, en el caso á que se refiere el párrafo tercero del artículo 3.º del Reglamento de 17 de Julio de este año.

Art. 2.º La adjudicación de las obras y servicios que se realicen en público concurso por las Juntas de puertos, se ajustará á lo dispuesto para estos casos en el Real decreto de 5 de Octubre de 1883, sustituyéndose por esta prescripción la del párrafo tercero del art. 28 del Reglamento últimamente aprobado.

Art. 3.º La separación del personal que nombre la Comisión ejecutiva de las Juntas de Obras de puertos, no siendo por supresión de

plaza, se hará mediante formación de expediente, modificándose en este sentido lo prescrito en el caso 3.º del art. 39 del citado Reglamento.

Art. 4.º Continuará vigente la organización y facultades de la Junta de Obras del puerto de Barcelona, con sujeción al Reglamento aprobado para dicha Corporación por Real decreto de 23 de Mayo de 1899 y á lo dispuesto en el de 8 de Junio de 1900; representando á la Cámara de Comercio, en la misma, tres Vocales de las clases respectivas de la industria, del comercio y de la navegación pertenecientes á dicho Centro, y aumentándose otro Vocal delegado de la Liga Marítima Española. Se aplicará para todos los demás preceptos que no figuren en dicho Reglamento los que se hallan aprobados en el general, á todas las Juntas de puertos, y que puedan serles aplicables.

Art. 5.º Con las antedichas modificaciones continuará vigente lo mandado en las demás prescripciones del Reglamento para el régimen de las Juntas de Obras de puertos, aprobado por el Real decreto de 17 de Julio del corriente año.

Art. 6.º El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, dictará las disposiciones de detalle que conceptúe procedente para la aplicación del presente decreto.

Dado en San Sebastián á 24 de Septiembre de 1903.—Alfonso.—El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, Rafael Gasset.

REALES ORDENES

Canales y pantanos.

El Ministro de Agricultura ha dictado una Real orden disponiendo que por las divisiones de trabajos hidráulicos se proceda con urgencia á redactar los proyectos de las obras siguientes, que figuran en el plan provisional aprobado, y cuya utilidad es notoria:

División del Ebro.—Pantano de Puente de la Reina; acequia de Llers; pantanos de Embid, de Pena, de Monera y de Josar; canal de Algesin, y pantanos de los lagos de los Pirineos en la cuenca de Noguera Pallaresa; pantano de Vadiello; canal de San Gregorio y pantano de Gines-tá; pantanos de la laguna de Serriñena, de Cardona, de Gasinoin y de Valbornedo.

División de Júcar.—Canal y pantano de Arquela; pantano de Ballen; canal de Algar; riegos del Fister.

División del Guadalquivir.—Canal del río Nacimiento; pantano de los Juncas; pantano de Oneino; canal de la Soura de Ubeda y pantano del Franco de Beco; canal de Buféjar; pantano de los Tajos de la Lloz; pantano de los Berunéjales; pantano de la Peña de los Enamorados.

División del Guadiana.—Pantano de las lagunas de Rívolera, reparación del pantano de Cornalbo, pantano de la Torre de Abraham, reparación del pantano de Proserpina, pantano de Lacar, pantano de la vega de Jabelon.

División del Tago.—Prolongación del canal de las Aves, canal de la Ventorrilla, canal del Infantado, pantano del Roserito, pantano del Vado, habilitación de la acequia del Jarama, pantano de la Ribera de Gata, pantano del Molinillo.

División del Duero.—Pantano de la Cuerda del Pozo, canal de Arlanza, canal del Eresma, canal de Villacaco y pantano de Peña-Caballero, canal del Orbigo en Llamas, canal del Duero en San Esteban de Gozmar, canal del Duero en Sues, pantano de las Vencias, pantano del Lloyo del Espino, pantano de la laguna de Solana, canal de San Cipriano y pantano de las Cuevas.

División del Miño.—Canal del Ulla, canal del Tambre, canal de Ena, canal y pantano del Burbia.

Aforos de aguas.

También se ha dictado por el Ministro de Agricultura otra Real orden en que se previene el medio que ha de emplearse para realizar los aforos de las aguas de los ríos, á fin de llegar á conocer fijamente su cabida. La falta de exactitud en estos datos ha ocasionado graves perjuicios al Estado, pues casi no existen otros trabajos de esta índole que los realicen por los Ingenieros con relación á las obras hidráulicas que pronto han de emprenderse.

Conseguir este resultado en la generalidad de las aguas es trabajo lento, producto de largas observaciones.

La parte dispositiva dice así: