

# REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

PUBLICACION TECNICA DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

DIRECTOR

D. MANUEL MALUQUER Y SALVADOR

COLABORADORES

LOS INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

SE PUBLICA LOS JUEVES

Dirección y Administración: Plaza de Oriente, 6, primero derecha.

## REFORMA CONVENIENTE

La situación de los Inspectores generales, comparada con la de los Ingenieros-Jefes, y aun con la de los Ingenieros subalternos, es poco envidiable desde todos los puntos de vista.

En todas las carreras al servicio del Estado se desean los primeros puestos del escalafón, porque en ellos se disfruta de mayores sueldos con menos trabajo y se gozan de mayores prestigios y consideraciones como justo premio á trabajos anteriores.

En la de Ingenieros, y concretándonos á los de Caminos, ocurre todo lo contrario. De ahí que se espere con verdadero disgusto el ascenso de Ingeniero-Jefe á Inspector, pues con escasísimo aumento de sueldo, que no puede compensar en varios años el gasto de traslado de provincias á Madrid, se pierden consideraciones sociales, prestigios y comodidad en el trabajo, pues hasta de amanuenses se les priva al carecer de oficina.

Han sido varios los Ingenieros-Jefes que al ascender á Inspectores, gozando de influencia, han puesto en juego ésta para no dejar sus cargos, renunciando, si preciso fuera, al ascenso, derecho que se concede al personal administrativo de Obras públicas en evitación del perjuicio de un traslado. Todas las tentativas para ello fracasaron en tiempos lejanos, y algunas han prosperado recientemente. Y como éstas significan, al parecer, una excepción, son combatidas por aquellos que se consideran postergados ó exceptuados, buscándose (en vano hasta ahora) una fórmula que permita modificar el actual servicio de los Inspectores, ó conservarlo en forma que aquellas excepciones no parezcan ni sean depresivas para los demás.

Se ha pensado en restablecer las Inspecciones de distrito ó de servicios, sin residencia obligatoria en Madrid (aunque formando siempre parte del Consejo de Obras públicas), y también la de señalar una indemnización fija á cada Inspector que le permita ejercer su cargo más decorosamente.

Ninguna de estas dos soluciones ha prosperado: la primera, porque los ensayos de las Inspecciones de distrito ó servicios, sin atribuciones no dieron ni podían dar buen resultado; y la segunda, porque parece que se quiere disfrazar con ello un aumento de sueldo, difícil de defender al redactar los presupuestos del Estado.

A nuestro juicio, este tema merece detenido estudio y pronta solución, al objeto de dignificar la carrera, reparando la gran injusticia de que los dignísimos Ingenieros que por su edad figuran á la cabeza del escalafón y que han llegado á tal puesto después

de dar al país grandes beneficios, se hallen en peores condiciones que cuando comenzaron su carrera. Tienen derecho á cierto descanso en servicio activo y á vivir una vida de satisfacción por el deber cumplido y el que les resta que cumplir.

El ser los Inspectores en tan reducido número y su misión puramente consultiva, dentro de un ambiente saturado de política, explica que este estado de cosas perdure. Debemos evitarlo, y á esto tienden estos renglones, cuyo sólo objeto es apuntar algo que pueda llevar al ánimo de nuestros gobernantes el convencimiento de que la actual organización del Consejo de Obras públicas no debe continuar así, por dignidad y prestigio de los individuos que lo constituyen.

Se halla todavía muy lejano el día en que nuestros gobernantes se desprendan de armas verdaderamente políticas, dando independencia absoluta á los empleados, como la de que gozan hoy los Catedráticos. Sólo entonces podrán los Inspectores ejercer funciones verdaderamente inspectoras de los servicios, resolviendo, bajo su responsabilidad, todas las cuestiones de índole técnica sin más cortapisas que la de dar cuenta razonada al Director general de Obras públicas. Las Inspecciones de distrito podrían sostenerse con tal régimen, siendo imposible que hoy subsistan en forma de una nueva rueda de la Administración, sin facultades resolutivas.

Y si en la actualidad los Inspectores no inspeccionan como fuera deseable, ¿por qué subsisten?

Si los Inspectores formando obligatoriamente lo que se llama Consejo de Obras públicas tienen por misión aconsejar al Ministerio en aquellos casos en que se le consulta, natural parece que en vez de Inspectores se les haya denominado Consejeros. Y como tales Consejeros, debiera concretarse su misión á evacuar las consultas que la Dirección general ó Ministerio sometieran á su deliberación, desterrando el hoy censurable sistema de que el Consejero ponente añada en todos los asuntos una opinión más á las muchas que aparecen en todo expediente, opinión que, generalmente y sin conocerla á fondo las más de las veces, hace suya el Consejo y que apartándose en muchos casos de la sustentada por aquellos que conocen mejor el asunto, produce rozamientos y retrasos perjudiciales al servicio y á veces involuntarios quebrantos á los intereses de la Administración.

Si al Consejo se sometieran solamente aquellos asuntos que exigieran verdaderamente el dictamen de los Consejeros, estudiado y examinado en conjunto y no individualmente, bastaría que el tal Consejo lo constituyeran obligatoriamente los cinco Ingenieros más antiguos, Jefes superiores de Administración; y voluntariamente, como Consejeros honorarios, todos los Inspec-

tores jubilados, á los cuales, en lugar de separarlos para siempre de aquellos servicios á que dedicaron toda su vida y cuya separación les origina á veces nostalgia mortal, se les debiera dar el derecho de asistir á todos los Consejos, con voz para asesorar con su experiencia á los cinco Consejeros reglamentarios, que, de hecho y de derecho, deben constituir el Consejo de Obras públicas.

A estos cinco Inspectores Consejeros, conservando el actual sueldo y categoría administrativa que tienen los Presidentes de Sección, se les debería asignar una indemnización fija de residencia, igual, por lo menos, á la que disfrutaban los dos Inspectores que actualmente desempeñan el cargo de Jefes de Servicios Centrales y cuya continuación en ellos, después del ascenso á Inspector, consideramos acertadísima, como lo sería la de los actuales Jefes de Negociado del Ministerio, cuya misión es sumamente difícil y delicada, de verdadera confianza de los Ministros y Directores, sancionada por larga experiencia en tales cargos. Y lo que decimos de estos Jefes de Negociado debe aplicarse á otros servicios importantes de Madrid y provincias, cuyo cambio de Jefe produce desde luego perturbaciones en su desenvolvimiento.

La larga permanencia del personal en un servicio es prenda segura de una mejor actuación, principalmente en aquellos que deben dirigirlo. ¡Lástima que este criterio, aceptado por todos, no se aplique á nuestros Ministros y Directores generales, los cuales se ven obligados á dejar sus cargos cuando comienzan á enterarse de los asuntos!

Los actuales Negociados (como ocurre en el de Caminos vecinales) debieran despachar todos los asuntos, no pasando al Consejo más que aquellos que por su importancia ó índole especial lo exijan.

De este modo, el Consejo no se vería agobiado como hoy de miles de asuntos impropios de aquel Centro, y los servicios se resolverían con mayor rapidez. Y constando de cinco miembros permanentes, además de los jubilados honorarios, á quienes se les podría llamar en casos extraordinarios, podrían llenar cumplidamente su misión, sin exceso de trabajo.

Formando el Consejo de Obras públicas los cinco Ingenieros más antiguos con la categoría de Jefes superiores de Administración que hoy tienen, debería ampliarse la plantilla de Ingenieros-Jefes con los Jefes de Administración de primera clase, que hoy son Inspectores, y que continuarían siendo Ingenieros-Jefes de servicio hasta su ascenso á Inspector consejero.

Con ello y sin lesión alguna para nadie, ganaría extraordinariamente el servicio por inamovilidad del personal y supresión de la rueda del Consejo, y ganaría el personal que en el final de su carrera no se vería postergado ó poco menos, como hoy ocurre. Y se daría á los Inspectores jubilados una satisfacción de que hoy carecen.

La modificación que proponemos, á la que se llegaría por amortización de los actuales Consejeros, hasta quedar en número de cinco, sólo ventajas tiene, sin que la encontremos inconveniente alguno, que, de existir, sería fácil de subsanar al llevarla á la práctica.

Si mis compañeros la juzgan conveniente y viable, les ruego la patrocinen, para que sea un hecho á la posible brevedad.

B. SORRIBAS.

Barcelona, Octubre de 1917.

## LOS FERROCARRILES INGLESES EN EL PORVENIR<sup>(1)</sup>

Tres importantes países, Estados Unidos, Canadá é India efectúan en la actualidad estudios oficiales y detenidos acerca de la relación entre los ferrocarriles y la autoridad pública. Sin embargo, en ninguno de estos tres países la situación es tan urgente como aquí.

Estamos prácticamente en condiciones de equilibrio inestable, y nada se hace para decidir cuándo y cómo se restablecerá el equilibrio estable. Nuestros ferrocarriles se explotan al presente como dependencias del Estado bajo las órdenes de un departamento de Gobierno á cargo y costa del Erario público. Aunque esta situación es provisional de nombre, puesto que, en teoría, puede terminar en cualquier momento por una orden notificada con una semana de anticipación, todos reconocen que es imposible en la práctica una simple vuelta al *statu quo ante bellum*.

Antes de seguir adelante conviene dar una breve reseña de lo sucedido. En Agosto de 1914, el Gobierno, en virtud de poderes conferidos por la Regulation of the Forces Act de 1871, tomó posesión de casi todos los ferrocarriles de Gran Bretaña, excluidos los de Irlanda (2).

La administración fué confiada á un Comité ejecutivo compuesto en su totalidad por los Administradores de las principales Compañías. El Presidente nominal es el Presidente del *Board of Trade*. El Jefe activo, el *deputy chairman*, es también un Administrador general.

Hasta donde es posible juzgar desde fuera, el Comité ejecutivo, como era natural, ha respetado los derechos que con anterioridad se consultaban á cada miembro del Comité individualmente. En el hecho, más bien que dar á cada Administrador general instrucciones positivas aplicables á cada caso particular, se le ha sugerido la mejor forma de utilizar su línea con el máximo de beneficio para el país.

Y cada Administrador general ha comprendido que si bien por el momento debe fidelidad á la Nación, también la debe, y de un modo permanente, á la Compañía ante la cual es la cabeza responsable. El éxito del sistema demuestra la cordura y patriotismo de los hombres que han actuado en él.

El contrato financiero con las Compañías es muy sencillo en sus líneas generales. El Gobierno garantiza á cada Compañía la entrada líquida obtenida en el curso del año 1913. Cada Compañía conserva el dinero percibido por ella. Así, por ejemplo, el valor de un pasaje desde Woolwich hasta Wick lo recibe totalmente el South Eastern, sin participación para el North Western, el Caledonian ni el Highland, y el pasaje de regreso desde Wick á Woolwich lo recibe íntegramente el Highland. Los transportes del Gobierno, ya sean tropas del Ejército ó de la Armada, mercancías ó carbón, se efectúan gratuitamente.

Como consecuencia natural de este sistema ha venido un trastorno en las entradas normales de cada Empresa. Mientras algunas Compañías efectúan servicio intenso con entradas exigüas, otras con pequeño esfuerzo obtienen dinero en abundancia. En el ejemplo antes citado el ferrocarril North Western efectúa la mayor parte del transporte sin recibir pago alguno. Sin embargo, cada Compañía debe recibir al fin del semestre el dinero necesario para cubrir los gastos de explotación y atender el pago de intereses y dividendos en la misma forma que en el semestre

(1) Traducción de la *Railway Gazette* por el Ingeniero D. Ramón Montero Rodríguez, publicada en los *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*.

(2) Los ferrocarriles de Irlanda no fueron tomados en posesión hasta el 17 de Diciembre de 1916.

