Plan de obras nuevas de boyas y valizas para el año 1899-900.

PROVINCIAS	OBRAS	Presupuesto. — Pesetas.	Plazo de ejecución. — Años.	Gasto anual correspondiente á 1899-1900. — Pesetas.	TOTALES — Pesetas.
Cádiz	Valizamiento definitivo de la bahía de Cádiz	29.573	2 años.	25.000	25.000
	Total				25.000

REFORMAS EN EL SERVICIO DE OBRAS PÚBLICAS

MINISTERIO DE FOMENTO

EXPOSICIÓN

Señora: La inspección que en sus dos aspectos, técnico y mercantil, encomiendan al Gobierno las leyes, y que si no respecto á su esencia, cuanto á sus detalles ha motivado desde que en España se inició la construcción de las vías férreas, disposiciones tan varias como minuciosas, se halla en la actualidad confiada en el orden técnico á seis organismos llamados Direcciones, y en el administrativo y mercantil á un Centro único que se organizó por el Real decreto de 1.° de Septiembre de 1895 con el nombre de Intervención del Estado en la explotación de los ferrocarriles.

No se explica desde luego, atendida la estrecha analogía de las dos Inspecciones, que adoptado para la administrativa como ventajoso el sistema de concentración hasta el extremo de reunir todo el servicio bajo una jefatura única, no se ha ya aplicado también á la facultativa, y queden en ella subsistentes nada menos que seis Centros distintos.

Ni una sola razón sería ni de peso puede aducirse en pro de semejante diferencia de criterio; y al tratar de fijar el que en definitiva deba prevalecer, á poco que se reflexione se reconoce que, dada la extensión que alcanzan nuestras redes ferroviaria y de tranvías, y lo numeroso é importante de los asuntos en que debe intervenir, la centralización en un solo organismo que hoy impera en la Inspección administrativa ofrece graves inconvenientes, por requerir de parte del Jefe principal, y aun de los Jefes de zona, un trabajo de oficina y á la vez una movilidad tan poco compatibles y que requieren tal esfuerzo, que razonablemente no puede ni debe exigirse á ningún funcionario. Y á este propósito bastará con indicar que el Interventor central tiene obligación de visitar anualmente toda la red ferroviaria sometida á su inspección, examinando personalmente cómo se llevan á efecto los servicios en unas 1.800 estaciones repartidas á lo largo de más de 13.000 kilómetros de vías; lo que de haber de cumplirse debidamente exigiría que permaneciese fuera de su residencia casi todo el año, sin perjuicio de estudiar y resolver en su oficina los centenares de expedientes á que dan origen las reclamaciones del público, los informes solicitados por los Juzgados, los itinerarios de trenes y tarifas presentadas por las Compañías á la aprobación superior y demás asuntos propios de su cargo, sin contar con que, si como sucede actualmente, el Jefe de la Inspección es un Inspector general, no puede abandonar sus deberes en la Junta Consultiva.

Es también indudable, por otra parte, que en la Inspección técnica se ha llevado demasiado lejos la división de los servicios, porque seis organismos independientes, dotados con numeroso personal de Ingenieros, pudieron quizá tener razón de ser durante el tiempo en que la mayor parte de nuestros ferrocarriles se hallaba en el período de la construcción, pero no actualmente y cuando, ya terminadas todas las más extensas y más importantes líneas, apenas si queda otro servicio que el de conservación y explotación; y para demostrarlo será suficiente hacer notar que en algunas de las divisiones, dada su extensión y el personal á ellas adscrito, la misión del Ingeniero de Caminos ha de hallarse reducida á inspeccionar, auxiliado por cierto número de Ayudantes y Celadores, una extensión de vía en explotación que no llegará á 250 kilómetros.

La organización actual se resiente, pues, de centralización exagerada, y como consecuencia de escasez de Jefes en la Inspección administrativa, y de excesiva división de servicios y superabundancia de Ingenieros en la técnica. Pero hay que señalar aún otro defecto, tanto ó más grave que los indicados, y que proviene de la separación que entre una y otra Inspección estableció el ya citado Real decreto de 1.° de Septiembre de 1895, y que si tenía explicación lógica y estuvo justificada mientras por ser escaso el número de Ingenieros de que podía disponerse, no parecía conveniente distraerlos de las funciones puramente técnicas, recargándolos con los cuidados de la Inspección administrativa, desde que el cambio de circunstancias ha permitido confiarles aquéllas, resulta insostenible á todas luces. Porque tal separación, en efecto, complica inútilmente la tramitación de los asuntos, entre ellos, por ejemplo, la organización de los itinerarios que han de seguir los trenes; y al paso que deja desatendidos detalles importantes que ninguna de las Inspecciones considera de su incumbencia, crea, respecto á otros, rivalidades y rozamientos por supuesta invasión mutua de atribuciones, y es origen, en fin, de dualismos y competencias que únicamente el lazo de una Jefatura común puede evitar entre agentes de dos servicios tan estrechamente relacionados que en muchos puntos se compenetran y confunden.

Expuestos los defectos de que hoy adolece la inspección gubernativa de los ferrocarriles, lógicamente se deduce la manera cómo deben remediarse y los principios que deberán presidir en la reorganización del expresado servicio, no olvidando agregar á las ya apuntadas otra consideración también muy digna de tenerse en cuenta. Y es, que cada Empresa de ferrocarriles dependa del menor número de entidades inspectoras que sea posible; pues aunque, á la verdad, resulte verdaderamente difícil, por la extensión que alcanzan, y más todavía por la configuración que afectan, algunas redes ferroviarias el que sean inspeccionadas por un solo centro, debe al menos evitarse que una Compañía, como hoy sucede á la del Norte, esté sometida á la vigilancia de cuatro organismos distintos, por la complicidad burocrática, la multiplicidad de documentos y la pérdida de tiempo en el despacho de los asuntos que esto origina.

En tales consideraciones se halla inspirado el adjunto proyecto de decreto, cuyas disposiciones, además de realizar una necesaria mejora, proporcionarán también, aunque tal no sea su principal objetivo, alguna economía en los servicios á que se refiere, y que el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter á la aprobación de V. M.

San Sebastián 14 de Agosto de 1899.—Señora: A L. R. P. de V. M., Marqués de Pidal.

REAL DECRETO

De conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Ministros;

En nombre de mi augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° El servicio de inspección y vigilancia de los ferrocarriles, así en la parte técnica como en la administrativa y mercantil, será desempeñado en adelante por las Divisiones de ferrocarriles.

Los Ingenieros jefes de las expresadas dependencias y los Ingenieros subalternos de Caminos ó Ingenieros mecánicos afectos á las mismas, se encargarán, ateniéndose á las instrucciones que se dicen, de los servicios encomendados hoy al Interventor central y á los Interventores de zona, cuyas plazas quedan suprimidas.

Los Interventores de línea y de sección continuarán á las órdenes de los Ingenieros de las divisiones con las mismas funciones que les encomendó el reglamento de 15 de Septiembre de 1895.

Art. 2.° El número de Divisiones de ferrocarriles se reduce á cuatro. La plantilla del personal de que deberá constar cada una, y la residencia donde habrá de radicar su jefatura, así como las líneas de cuya inspección haya de encargarse, se fijarán oportunamente.

Dado en San Sebastián á 14 de Agosto de 1899.—María Cristina.—El Ministro de Fomento, Luis Pidal y Mon.

EXPOSICIÓN

Señora: Uno de los ramos de la Administración en que los resultados obtenidos han correspondido mejor á los sacrificios que para satisfacer las necesidades de la vida moderna se ha impuesto la Nación, es seguramente el de Obras públicas, ó indudable es también, que una gran parte del éxito alcanzado se debe á la buena organización de los servicios y á las cualidades de suficiencia, laboriosidad y honradez que concurren en los funcionarios á que aquéllos se hallan encomendados y entre los cuales descuella y merece ser citado en primer término, como elemento primordial y de más valía, el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, que secundado por un personal auxiliar tan inteligente como subordinado, y en tiempo relativamente breve, y además de importantísimas obras en los puertos, y prescindiendo también de otros muchos ó interesantes trabajos, ha surcado la Península con 34.000 kilómetros de carreteras, dirigido ó inspeccionado la construcción de los 13.000 de ferrocarriles que constituyen actualmente nuestra red ó iluminado nuestras costas con más de 170 faros, siendo de notar que labor tan fecunda ha tenido por límite los recursos que el país ha podido dedicar á tales empeños, no las energías del personal encargado de realizarlos.

Tales méritos, no por notorios son menos dignos de mención, y el Ministro que suscribe siente verdadera satisfacción al consignarlos, rindiendo tributo á la justicia; pero por la razón misma del valor que otorga y la estima que tiene al Cuerpo mencionado, sin olvidar á sus auxiliares, y para que se conserven fielmente en bien suyo y de la Nación sus honrosas tradiciones, juzga de la más alta importancia procurar no sufran detrimento los fundamentos de que aquéllas arrancan.

Ya, pues, que la educación científica se mantiene afortunadamente á gran altura, debe tratarse de evitar con cuidadoso empeño cuanto pueda ceder en menoscabo de la disciplina ó relajar los vínculos del compañerismo legítimo y noble, y fecundo, por tanto, para el bien. Y no se procedería, á la verdad, en armonía con tal propósito, de consentir á diario la infracción de las disposiciones reglamentarias relativas al destino que, con arreglo á sus diversas categorías, deben ocupar los individuos del Cuerpo; y violentando, por ejemplo, el espíritu del artículo 46 de su reglamento orgánico, y atribuyéndole un alcance que evidentemente no tiene, se aleja á los Inspectores generales de sus funciones peculiares, consignadas en el art. 13 de la citada disposición, y por transigir con el capricho ó la comodidad de algunos, se les destina de una manera permanente á desempeñar las Jefaturas de los servicios ordinarios y corrientes, con perjuicio y ofensa notoria á la suficiencia de los funcionarios á quienes tales puestos legal y naturalmente corresponden.

Si, en contradicción con preceptos reglamentarios terminantes y con los generales de buena administración, se consintiera que Ingenieros subalternos, acaso de las últimas categorías, desempeñasen con carácter de interinidad, prolongada durante años, la jefatura de algunos servicios, mientras en otros se acumularan dos y hasta tres Ingenieros Jefes, sin más razón que la de ceder á las sugestiones del favor;

Si, en pugna con lo que el interés público y la justicia y la equidad aconsejan, se distribuyese el personal por modo tan desatentado que mientras en algunas provincias un solo Ingeniero debiera dirigir ó inspeccionar numerosas obras en construcción y atender á la conservación de una extensa red de carreteras, en otros servicios la plétora de personal pusiese al Jefe en conflictos para que todos pudiesen figurar con alguna ocupación;

Si á los jóvenes Ingenieros, al ingresar en el serdicio del Estado, en vez de destinarlos, como previsoramente se halla prevenido, á servicios verdaderamente activos, donde puedan adquirir la práctica de la profesión y ejercitarse en el estudio y redacción de proyectos y en la dirección de obras durante la época de la vida más idónea para tal aprendizaje, se les instalara en destinos sedentarios, dedicándolos á trabajos puramente de bufete, que deben reservarse para otras edades y circunstancias;

Si, renovando, en fin, malos hábitos, que durante cierta época, por fortuna corta, imperaron, se erigiese en sistema el atribuir á los servicios más normales y corrientes el carácter de comisiones extraordinarias, hasta el punto de contarse éstas por docenas, confiriéndolas á petición de parte, por supuesto, á Ingenieros de todos grados y categorías, que forzosamente tuvieran que abandonar en tanto sus destinos reglamentarios, con aumento innecesario de gastos para el Erario público, perturbación notable de la marcha ordenada de los asuntos y ejemplo funestísimo y desmoralizador.

Porque con tales ejemplos y por tales caminos, recargando de trabajo y confinando en los peores puestos á funcionarios menos amparados por el favor, pero acaso también los más dignos, y accediendo en cambio á pretensiones egoístas apoyadas sólo en la audacia y la influencia y no en razón alguna plausible, se iría derechamente al barrenamiento de la disciplina, á la desorganización absoluta del servicio y á la desorganización completa del personal, pues desaparecería todo generoso estímulo, y á la noble emulación sustituiría todo linaje de malas pasiones.

Y como, aunque afortunadamente no todos ya, pero sí algunos de los vicios y corruptelas enumerados en hipótesis, existen en la realidad todavía, á pesar de las disposiciones dictadas en varias épocas; de aquí que sea preciso poner mano en el asunto y adoptar algún nuevo y más eficaz medio de impedir los abusos; habiendo parecido el mejor y preferible el de fijar con carácter permanente, y sólo modificable en determinados casos y condiciones, las plantillas del personal para los diversos servicios; precisando en ellas el número y clase, y cuando sea posible y conveniente, también la residencia de los individuos que han de constituirlos, dejando á salvo naturalmente la facultad discrecional del Gobierno para disponer del personal en circunstancias extraordinarias y por causas verdaderamente justificadas.

Fundado en las precedentes consideraciones, el Ministro que suscribe tiene la honra de someter á la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de decreto.

San Sebastián 14 de Agosto de 1899.—Señora: A L. R. P. de V. M., Marqués de Pidal.

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Fomento, en nombre de mi augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Las plantillas de los diversos servicios de Obras públicas del Estado serán la que expresa la relación adjunta.

Art. 2.° El Gobierno, en casos extraordinarios, por un Real decreto en que justifique la medida y se marque el máximum de tiempo que ha de durar, podrá disponer que los funcionarios de Obras públicas, cualquiera que fuese su categoría, pasen temporalmente á prestar servicio en comisión á otro destino, conservando ó no, según se estime conveniente, el suyo de plantilla. La disposición anterior no se refiere á las visitas que los Inspectores generales deben girar á los servicios en los casos previstos en el art. 13 del reglamento orgánico del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Dichas visitas se dispondrán de Real orden.

Art. 3.° Ningún Ingeniero, Ingeniero aspirante Ayudante de Obras públicas, podrá ser destinado á los servicios propios del ramo que radiquen en Madrid ó cuya Jefatura por lo menos tenga asignada su residencia en la Corte, ni tampoco á una División de ferrocarriles, cualquiera que sea el lugar donde radique la Jefatura, sin haber cumplido por lo menos cuatro años en el servicio ordinario en provincias.

Art. 4.° La Ordenación de pagos por obligaciones del Ministerio de Fomento cuidará, bajo su responsabilidad inmediata, de que no se acrediten haberes á los funcionarios cuyos destinos en lo sucesivo no se ajustaren á las disposiciones de este Real decreto.

Dado en San Sebastián á 14 de Agosto de 1899 —María Cristina.— El Ministro de Fomento, Luis Pidal y Mon.

Relación á que se refiere el precedente Real decreto.

Personal facultativo afecto á la Dirección general de Obras públicas.

6 Ingenieros Jefes ó subalternos del Cuerpo de Caminos.
21 Ayudantes de Obras públicas.
2 Sobrestantes.

Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

1 Presidente, Inspector general del Cuerpo.
2 Vocales Inspectores generales.
1 Secretario general, Ingeniero Jefe de primera clase.
6 idem de Sección, Ingenieros Jefes de primera ó segunda clase.
7 Oficiales, Ingenieros subalternos.
12 Anxiliares, Ayudantes de Obras públicas.
1 Escribiente mayor, Oficial cuarto de Administración.
10 idem primeros, idem quintos.
10 idem segundos, Aspirantes de primera.
1 Conserje.
2 Porteros.
3 mozos.

Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

1 Dierctor, Inspector general del Cuerpo.
18 Ingenieros Jefes ó subalternos, Profesores.
1 Sobrestante.
1 Auxiliar, Oficial de Administración de cuarta clase.
2 Escribientes primeros, idem de quinta.
1 idem segundo, Aspirante de primera.
1 Delineante, individuo del Cuerpo.
1 Grabador fotógrafo.
1 Artífice para la conservación del Museo.
1 Conserje, Torrero de faros ó Sobrestante.
1 Portero primero.
1 idem segundo.
6 Ordenanzas.
1 idem para el Museo.

Laboratorio central para ensayos de materiales.

2 Ingenieros Aspirantes del Cuerpo de Caminos.
2 Sobrestantes de Obras públicas.
1 Administrador, Oficial de cuarta clase de Administración.
1 Portero.
1 Ordenanza.

Depósito de planos.

1 Escribiente mayor Delineante, individuo del Cuerpo de Delineantes.
1 idem primero, Oficial quinto de Administración.
1 idem segundo, Aspirante de primera clase.

Servicio provincial.

Jefatura de Albacete.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
7 idem Aspirantes y Ayudantes.
9 Sobrestantes.
1 Delineante.
5 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Alicante.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
8 idem Aspirantes y Ayudantes.
10 Sobrestantes.
1 Delineante.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Almería.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
8 idem Aspirantes y Ayudantes.
10 Sobrestantes.
1 Delineante.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Avila.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
7 idem Aspirantes y Ayudantes.
7 Sobrestantes.
1 Delineante.
5 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Badajoz.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
9 idem Aspirantes y Ayudantes.
14 Sobrestantes.
2 Delineantes.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Baleares.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
10 idem Aspirantes y Ayudantes.
11 Sobrestantes.
2 Delineantes.
7 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Barcelona.

1 Ingeniero Jefe.
5 idem subalternos.
12 idem Aspirantes y Ayudantes.
13 Sobrestantes.
2 Delineantes.
8 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Burgos.

1 Ingeniero Jefe.
4 idem subalternos.
10 idem Ayudantes y Aspirantes.
17 Sobrestantes.
2 Delineantes.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Cáceres.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
9 idem Aspirantes y Ayudantes.
14 Sobrestantes.
2 Delineantes.
5 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Cádiz.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
9 idem Aspirantes y Ayudantes.
7 Sobrestantes.
2 Delineantes.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Canarias.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
10 idem Aspirantes y Ayudantes.
6 Sobrestantes.
2 Delineantes.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Castellón.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
8 idem Aspirantes y Ayudantes.
7 Sobrestantes.
1 Delineante.
5 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Ciudad Real.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
9 idem Aspirantes y Ayudantes.
10 Sobrestantes.
2 Delineantes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Córdoba.

1 Ingeniero Jefe.
4 idem subalternos.
10 idem Aspirantes y Ayudantes.
11 Sobrestantes.
2 Delineantes.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Coruña.

1 Ingeniero Jefe.
4 idem subalternos.
9 idem Aspirantes y Ayudantes.
12 Sobrestantes.
2 Delineantes.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Cuenca.

1 Ingeniero Jefe.
4 idem subalternos.
9 idem Aspirantes y Ayudantes.
13 Sobrestantes.
1 Delineante.
7 Escribientes.
1 Ordenanza.

Demarcación de Vascongadas y Navarra.

1 Ingeniero Jefe.
4 idem sdbalternos.
3 idem Aspirantes y Ayudantes.
2 Delineantes.
3 Escribientes.
2 Ordenanzas.

Jefatura de Gerona.

1 Ingeniero Jefe.
3 Ingenieros subalternos.
8 idem Aspirantes y Ayudantes.
8 Sobrestantes.
2 Delineantes.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Granada.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
8 idem Aspirantes y Ayudantes.
10 Sobrestantes.
2 Delineantes.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Guadalajara.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
10 idem Aspirantes y Ayudantes.
16 Sobrestantes.
1 Delineante.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Huelva.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
8 idem Aspirantes y Ayudantes.
7 Sobrestantes.
1 Delineante.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Huesca.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
8 idem Aspirantes y Ayudantes.
12 Sobrestantes.
2 Delineantes.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Jaén.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
8 idem Aspirantes y Ayudantes.
13 Sobrestantes.
1 Delineante.
5 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de León.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
8 idem Aspirantes y Ayudantes.
13 Sobrestantes.
1 Delineante.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Lérida.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
10 idem Aspirantes y Ayudantes.
8 Sobrestantes.
1 Delineante.
5 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Logroño.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
7 idem Aspirantes y Ayudantes.
9 Sobrestantes.
2 Delineantes.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Lugo.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
8 idem Aspirantes y Ayudantes.
11 Sobrestantes.
1 Delineante.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Madrid.

1 Ingeniero Jefe.
5 idem subalternos.
11 idem Aspirantes y Ayudantes.
14 Sobrestantes.
2 Delineantes.
10 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Málaga.

1 Ingeniero Jefe.
4 idem subalternos.
8 idem Aspirantes y Ayudantes.
9 Sobrestantes.
2 Delineantes.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Murcia.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
9 idem Aspirantes y Ayudantes.
12 Sobrestantes.
1 Delineante.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Orense.

1 Ingeniero Jefe.
3 Ingenieros subalternos.
7 idem Aspirantes y Ayudantes.
9 Sobrestantes.
1 Delineante.
5 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Oviedo.

1 Ingeniero Jefe.
6 idem subalternos.
12 idem Aspirantes y Ayudantes.
18 Sobrestantes.
2 Delineantes.
8 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Palencia.

1 Ingeniero Jefe.
3 Idem subalternos.
7 idem Aspirantes y Ayudantes.
11 Sobrestantes.
1 Delineante.
5 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Pontevedra.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
8 idem Aspirantes y Ayudantes.
10 Sobrestantes.
2 Delineantes.
5 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Salamanca.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
7 idem Aspirantes y Ayudantes.
9 Sobrestantes.
1 Delineante.
5 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Santander.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
8 idem Aspirantes y Ayudantes.
12 Sobrestantes.
2 Delineantes.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Segovia.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
6 idem Aspirantes y Ayudantes.
8 Sobrestantes.
1 Delineante.
5 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Sevilla.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
9 idem Aspirantes y Ayudantes.
10 Sobrestantes.
2 Delineantes.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Soria.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
6 idem Aspirantes y Ayudantes.
9 Sobrestantes.
1 Delineante.
5 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Tarragona.

1 Ingeniero Jefe.
4 idem subalternos.
10 idem Aspirantes y Ayudantes.
10 Sobrestantes.
1 Delineante.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Teruel.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
8 idem Aspirantes y Ayudantes.
11 Sobrestantes.
1 Delineante.
5 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Toledo.

1 Ingeniero Jefe.
4 idem subalternos.
11 idem Aspirantes y Ayudantes.
18 Sobrestantes.
2 Delineantes.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Valencia.

1 Ingeniero Jefe.
4 idem subalternos.
10 idem Aspirantes y Ayudantes.
11 Sobrestantes.
1 Delineante.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Valladolid.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
8 idem Aspirantes y Ayudantes.
14 Sobrestantes.
1 Delineante.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Zamora.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
7 idem Aspirantes y Ayudantes.
11 Sobrestantes.
1 Delineante.
5 Escribientes.
1 Ordenanza.

Jefatura de Zaragoza.

1 Ingeniero Jefe.
3 idem subalternos.
10 idem Aspirantes y Ayudantes.
18 Sobrestantes.
2 Delineantes.
6 Escribientes.
1 Ordenanza.

Inspección técnica y administrativa de ferrocarriles.

Primera División (residencia de la Jefatura en Madrid).

1 Ingeniero Jefe de Caminos, primer Jefe del servicio.
1 idem id., segundo id.
6 idem subalternos de id.
4 idem mecánicos.
12 Ayudantes de Obras públicas.
8 Interventores de línea.
33 idem de sección.
2 Delineantes.
11 Sobrestantes.
33 Celadores de vía.
5 Visitadores para la bajada del Puerto de Pajares.
1 Escribiente primero, Oficial quinto.
2 idem segundos, Aspirantes primeros.
2 idem terceros, idem segundos.
3 Ordenanzas.

Segunda División (residencia de la Jefatura en Barcelona).

1 Ingeniero Jefe del Cuerpo de Caminos, primer Jefe del servicio.
1 idem id., segundo id.
6 idem subalternos de id.
5 Ingenieros mecánicos.
12 Ayudantes de Obras públicas.
8 Interventores de línea.
31 idem de Sección.
2 Delineantes.
9 Sobrestantes.
31 Celadores de vía.
1 Escribiente primero, Oficial quinto.
2 idem segundos, Aspirantes primeros.
2 idem terceros, Aspirantes segundos.
3 Ordenanzas.

Tercera División (residencia de la Jefatura en Madrid).

1 Ingeniero Jefe del Cuerpo de Caminos, primer Jefe del servicio.
1 idem id. segundo id.
5 idem subalternos.
4 idem mecánicos.
11 Ayudantes de Obras públicas.
8 Interventores de línea.
32 idem de sección.
2 Delineantes.
9 Sobrestantes.
34 Celadores de vía.
1 Escribiente primero, Oficial quinto.
2 idem segundos, Aspirantes primeros.
2 idem terceros, Aspirantes segundos.
3 Ordenanzas.

Cuarta División (residencia de la Jefatura en Sevilla).

1 Ingeniero Jefe de Caminos, primer Jefe del servicio.
1 idem id., segundo de idem.
4 idem subalternos de idem.
3 idem mecánicos.
10 Ayudantes de Obras públicas.
6 Interventores de línea.
22 idem de sección.
1 Delineante.
7 Sobrestantes.
23 Celadores de vía.
1 Escribiente primero, Oficial quinto.
1 idem segundo, Aspirante primero.
2 idem terceros, Aspirantes segundos.
2 Ordenanzas.

Aprovechamientos de aguas, ríos y canales.

Canal de Isabel II.

1 Ingeniero Jefe de primera, Director.
2 idem subalternos.
5 Ayudantes de Obras públicas.
5 Sobrestantes.
3 Delineantes.
1 Oficial quinto, Escribiente primero.
5 Aspirantes primeros, idem segundos.
1 Portero Conserje.
1 Ordenanza.
1 Guardaalmacén.
1 Un sobrecapataz.
10 Capataces de obras.
4 Celadores para el telégrafo.
5 Arbolistas.
40 Guardas.
30 Peones conservadores.

Acequia del Jarama.

1 Guarda mayor.
12 Guardas regadores.

Canal del Gran Prior.

2 Guardas.

Canal de Aragón y Cataluña.

1 Ingeniero Jefe.
2 idem subalternos.
6 idem Aspirantes y Ayudantes.
4 Sobrestantes.
1 Delineante.
2 Escribientes.

Comisión de Levante.—Obras de defensa contra las inundaciones.

3 Ingenieros subalternos.
4 idem Aspirantes y Ayudantes.
2 Sobrestantes.
1 Delineante.
2 Escribientes.

Sindicato de riegos de Lorca.

1 Ingeniero subalterno.
1 Ayudante.

Navegación marítima.

Inspección Central de señales marítimas.

1 Inspector general de Caminos.
1 Ingenio Jefe, Secretario.
2 idem subalternos.
2 Ayudantes de Obras públicas.
1 Delineante.
3 Torreros de faros.
2 Escribientes.
1 Portero.
1 Ordenanza.

Estadística de Obras públicas.

1 Ingeniero Jefe de Caminos. Canales y Puertos.
1 Ingeniero subalterno.
1 Ayudante.

NOTA. De los tres Ingenieros Jefes del Cuerpo de Caminos que no aparecen con destino en las plantillas precedentes, uno prestará servicio en el Ministerio de Estado y los otros dos en la Secretaría de la Junta Consultiva del ramo; pero éstos últimos con carácter meramente temporal, y mientras la Dirección general de Obras públicas, á cuya disposición quedan para el desempeño de servicios y comisiones especiales, no disponga otra cosa.

San Sebastián 14 de Agosto de 1899.—Aprobado por S. M.—Pidal.

EXPOSICIÓN

Señora: Entre los diversos servicios que corren á cargo de este Ministerio, es sin duda uno de los más importantes y beneficiosos al interés público el relativo al aprovechamiento de las aguas; y precisamente porque las circunstancias del clima y del suelo de nuestra Península ofrecen mayores dificultades que en otros países para la resolución de los problemas que con ese aprovechamiento se relacionan, es deber imperioso de la Administración estudiarlo con más detenido examen y dedicar toda su perseverancia y todos sus medios á resolverlo del modo más provechoso y acertado.

A este convencimiento obedece la atención que en todo tiempo se ha prestado á este asunto, puesto que desde que comenzaron á dictarse disposiciones sobre obras públicas, todos los Gobiernos se han preocupado, con más ó menos buen éxito, del problema del máximo aprovechamiento de las aguas públicas; y aun cuando los esfuerzos ahora realizados y el concurso ofrecido por el Estado á las iniciativas particulares no han producido todo el resultado que fuera de esperar, no es lícito por eso desmayar en la empresa, sino más bien escogitar nuevos medios para acometerla.

Urge para ello hacer un estudio exacto de las cuencas que constituyen nuestro sistema hidrográfico y de la posibilidad de los aprovechamientos que en cada una de ellas pueda obtenerse por medio de encauzamientos, canales de riego, pantanos, alumbramientos, y en particular, donde sea posible, pozos artesianos; de todos los procedimientos, en fin, por los cuales puedan ser aprovechadas las aguas que hoy discurren sin beneficio alguno para la agricultura, y en muchas ocasiones causando daño considerable que obras previsoramente ejecutadas hubieran evitado.

La ley general de Obras públicas comprende en conceptos generales aquéllas que deben correr á cargo del Estado; pero su realización no está sometida á un plan debidamente ordenado y hecho en vista de todos los antecedentes y datos necesarios como se ha verificado en otros ramos, y si bien á realizar este propósito ha tendido indudablemente la creación de las Divisiones hidrológicas, la vida accidentada de éstas ha dificultado mucho la realización del mismo, y las condiciones en que hasta ahora han funcionado son muy desfavorables para obtener el resultado práctico que se esperaba, pues encargada cada División de una extensa zona, y habiendo de realizar sus trabajos precisamente en regiones donde por lo general escasean los medios de comunicación, no es de extrañar que el personal, en ocasiones reducidísimo y siempre escaso, dedicado á estos estudios, no haya logrado alcanzar el fin propuesto.

El servicio hidrológico se ha considerado hasta ahora en las disposiciones que lo regulan como excepcional y extraordinario, y habiendo demostrado la experiencia que con tal procedimiento se obtienen menguados frutos, es necesario que desaparezca aquel carácter y se inicie una marcha normal y uniforme, que será garantía de buen éxito. Por otra parte, no es justo que servicio tan importante, y que de tal manera puede contribuir á fomentar la riqueza pública, se limite á comarcas determinadas, debiendo, por el contrario, atenderse á todas ellas con igual solicitud y procurar que en todas se realicen aquellos estudios, y en su día aquellas obras que puedan contribuir á tan beneficioso resultado. Aumentar el número de las Divisiones hidrológicas no resolvería el problema por completo, porque, aparte las dificultades de organización, siempre subsistirían las antes apuntadas.

Encargar á los Ingenieros jefes de las provincias del servicio hidrológico, con un personal exclusivamente á él dedicado, es la base sobre que podrá en plazo relativamente corto formarse un plan de obras y aprovechamientos hidráulicos con probabilidades de acierto. Limitándose cada jefatura al estudio de su provincia, cuya topografía le debe ser conocida, y en posesión por los estudios practicados y su intervención en la tramitación de expedientes de aprovechamientos de aguas públicas de numerosos datos necesarios para la formación de ese plan y de una estadística de aprovechamientos, no es dudoso que, enlazando y dando unidad á esos trabajos la Dirección general de obras públicas, asesorada por el Centro consultivo correspondiente, se lograran importantes resultados en tan difícil como necesaria gestión.

Esta innovación fundamental exige como complemento que se dicten instrucciones claras y precisas á que hayan de atenerse los Ingenieros jefes en el nuevo servicio que se les encomienda, lo cual se verificará cuando, hecha entrega de los trabajos en que actualmente se ocupan las Divisiones, y reunidos algunos otros importantes datos é informes, pueda fijarse el criterio que ha de presidir á la marcha de la nueva organización.

Fundado en las razones precedentes, y de acuerdo con el Consejo de Ministros, el que suscribe tiene la honra de someter á la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de decreto.

San Sebastián 14 de Agosto de 1899.—Señora: A L. R. P. de V. M., Marqués de Pidal.

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Ministros;

En nombre de mi augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Se suprimen las Divisiones hidrológicas del Ebro, del Júcar y el Segura, y del Guadalquivir.

Art. 2.° En lo sucesivo el servicio hidrológico en cada provincia estará á cargo de la Jefatura de Obras públicas correspondiente, y formará una sección especial de ella.

Art. 3.° Los Ingenieros jefes de las Divisiones que se suprimen en virtud del art. 1.°, entregarán el material de que disponen y la documentación á los Ingenieros Jefes de las provincias en que tienen su residencia.

Art. 4.° El personal no facultativo que debe cesar por causa de esta reforma será preferentemente colocado en las vacantes que ocurran en las oficinas de Obras públicas.

Art. 5.° El Ministro de Fomento dictará las disposiciones necesarias para el cumplimiento de este decreto, así como las instrucciones á que deberán atenerse los Ingenieros Jefes de provincia en el desempeño del servicio hidrológico que se les encomienda.

Dado en San Sebastián á 14 de Agosto de 1899.—María Cristina.—El Ministro de Fomento, Luis Pidal y Mon.

REALES ÓRDENES

Excmo. Sr.: De acuerdo con lo dispuesto en el art. 2.° del Real decreto de esta fecha reorganizando la Inspección técnica y administrativa de los ferrocarriles;

S. M. el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido disponer lo siguiente:

1.° Las Jefaturas de las cuatro Divisiones de ferrocarriles en que para su inspección y vigilancia se divide la totalidad de la red española, residirán respectivamente: las de la primera y tercera, en Madrid; la de la segunda en Barcelona, y la de la cuarta, en Sevilla.

2.° Las líneas de cuya inspección y vigilancia habrá de encargarse cada División serán las que expresa la relación adjunta.

3.° La inspección y vigilancia de los ferrocarriles no incluídos en la relación á que alude el número anterior será ejercida por la División cuyas líneas se hallen más directamente enlazadas con las regiones en que aquéllas radiquen.

De Real orden lo manifiesto á V. E. para su conocimiento y efectos procedentes. Dios guarde á V. E. muchos años. San Sebastián 14 de Agosto de 1899.—Pidal.

Sr. Director general de Obras públicas.

Relación á que se refiere la Real orden precedente.

Primera división.

(*Residencia de la Jefatura en Madrid.*)

Circunvalación de Madrid.
Madrid á Irún.
Venta de Baños á Santander.
Quintanilla de las Torres á Barruelo.
Villalba á Medina por Segovia.
Tudela (Castejón) á Bilbao.
Palencia á la Coruña.
Toral de los Vados á Villafranca del Bierzo.
Soto del Rey á Ciaño Santa Ana.
León á Gijón.
Oviedo á Trubia.
Villabona á San Juan de Nieva por Avilés.
Medina del Campo á Zamora.
Monforte á Orense y Vigo, y ramal al puerto de este último nombre.
Redondela á Pontevedra.
Guillarey Orense á Vigo) al puente internacional sobre el Miño.
La Robla á Valmaseda.
Pontevedra á Carril.
Santiago á Carril.
Betanzos al Ferrol.
Sama de Langreo á Gijón.
Oviedo á Infiesto.
Estella á Durango y ramal de Arróniz á Lerín.
Durango á Zumárraga, con ramal de Malzaga á Elgoibar.
Zalla á Solares.
San Sebastián á Deva y Elgoibar.
Santander á Cabezón de la Sal.
Zorroza á Valmaseda.
Amorabieta á Guernica y Pedernales.
Monte y minas de Aller á los muelles de Castro Urdiales y ramales.
Santander á Solares.
San Cebrián de Muda á Cillamayor.
Bilbao á Portugalete.
Cantalojas á Olaveaga y ramal á Bilbao.
Luchana á Munguía.
Bilbao á las Arenas y Plencia.
Bilbao á Lezama.
Menas de Triano á la ría de Bilbao.
Ortuella á San Julián de Musques.
Luchana al Regato.
Irún al Puente de Endarlaza.
Galdames á Sestao.
Orconera á Luchana y ramales.
Burgos á Bercedo.
Madrid á Buitrago.
Buitrago á Burgos.
Astillero á Ontaneda.
San Julián de Musques á Castro Urdiales.
Arenas al barrio de Galdames.
«La Industrial» á Azbarrén.
San Sebastián á Hernani.

Segunda División.

(*Residencia de la Jefatura en Barcelona.*)

Alsasua á Barcelona.
Huesca á Francia por Canfranc.
Tardienta á Huesca.
Selgua á Barbastro.
Tudela á Tarazona.
Cariñena á Zaragoza.
Borja á Cortes.
Madrid á Zaragoza.
Torralba á Soria.
Valladolid á Ariza.
Lérida á Reus y Tarragona.
San Martín de Provensals á San Juan de las Abadesas.
Mollet á Caldas de Mombuy.
Almansa (Encina) al Grao de Valencia.
Játiva á Alcoy.
Valencia á Tarragona.
Utiel á Valencia.
Carcagente á Denia.
Barcelona á Francia por Granollers.
Barcelona por Mataró á empalmar con la anterior.
Tarragona á Barcelona por Martorell.
Val de Zafán á San Carlos de la Rápita.
El Grao de Valencia á Turis y á las minas de *Dos Aguas*.
Picasent á Catadau.
Carlet á Villanueva de Castellón.
El Grao de Valencia á Bétera y ramal á Rafelbuñol.
Valencia á Liria por Paterna.
Olot á Gerona.
Alcoy al puerto de Gandia.
San Feliu de Guixols á Gerona.
Igualada á Martorell.
Valencia á Liria por Manises y enlace con la de Utiel á Valencia.
Reus á Salou.
Monistrol á Monserrat.
Barcelona á Sarriá.
Zaragoza á Escatrón, incluso el enlace de las estaciones de Zaragoza.
Val de Zafán á Gargallo.
Cullera á Punta Negra.
Calatayud á Teruel y á Sagunto y ramal al Grao de Valencia.
Castejón á Fitero.

Tercera División.

(*Residencia de la Jefatura en Madrid.*)

Madrid á Alicante.
Albacete (Chinchilla) á Cartagena.
Castillejo á Toledo.
Aranjuez á Cuenca.
Madrid á Ciudad Real y Badajoz.
Alcázar de San Juan á Ciudad Real.
Manzanares á Córdoba y Sevilla.
Vadollano á Linares.
Enlace de las estaciones de las Delicias y á Atocha.
Almorchón á Bélmez.

Mérida á Sevilla (Tocina).
Peñarroya á Fuente del Arco.
Valdepeñas á la Calzada de Calatrava.
Villena á Alcoy y ramales á Alcudia.
La Unión al Descargador.
Los Blancos al Descargador.
Madrid á Malpartida de Plasencia.
Cáceres á la frontera portuguesa.
Plasencia á Astorga.
Salamanca á Portugal por Ciudad Rodrigo.
Fuente de San Esteban á Barca de Alba.
Avila á Salamanca.
Medina del Campo á Salamanca.
Madrid á Navalcarnero y Villa del Prado.
Madrid á San Martín de Valdeiglesias.
Villa del Prado á Almorox.
Puertollano á Almodóvar del Campo.
Madrid á Arganda.

Cuarta división.

(*Residencia de la Jefatura en Sevilla.*)

Sevilla á Cádiz y ramales.
Córdoba á Málaga y ramal al puerto.
Córdoba á Bélmez.
Utrera á Morón y Osuna.
Campillos (Bobadilla) á Granada.
Marchena á Córdoba (Valchillón).
Puente Genil á Linares.
Bélmez á las minas del Orcajo.
Linares á Almería.
Zafra á Huelva.
Bobadilla á Algeciras y ramal al puerto.
Minas de Ríotinto á Huelva.
Ríotinto al departamento de Beneficio de Naya.
Buitrón á San Juan del Puerto.
Ramales á Zalamea y á las minas de Sotiel Coronado.
Tharsis al río Odiel.
Ramal á las minas de la Zarza.
Puerto de Santa María á Sanlúcar de Barrameda.
Alicante á Murcia y ramales á Torrevieja y Novelda.
Murcia á Baza.
Diputación de Almendricos á Aguilas y ramal al puerto.
Alcantarilla á Lorca.
Baza á Granada.
Campamento á Málaga.
Jerez á Guadalete.
San Sebastián 14 de Agosto de 1899.—Pidal.

Excmo. Sr.: Sin perjuicio de las instrucciones detalladas que oportunamente se dictarán para el cumplimiento del Real decreto de esta fecha reorganizando la Inspección de ferrocarriles;

S. M. el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien disponer que se observen desde luego las siguientes prevenciones:

1.ª Cada una de las Divisiones de ferrocarriles se hará cargo de cuantas reclamaciones el público consigne en los libros que para el efecto existan en las estaciones de la red inspeccionada por aquélla, bien se refieran las quejas exclusivamente á sus líneas, ó bien afecten también á líneas de otras Divisiones.

2.ª En el primer caso la División estudiará el asunto, y después de recoger y compulsar los datos necesarios, informará por escrito al reclamante acerca de la pertenencia de su queja, y de encontrarla fundada, practicará al mismo tiempo cerca de la Compañía ferroviaria á que afecte las gestiones convenientes para que sea atendido; y

3.ª Si la reclamación se refiriese á líneas inspeccionadas por dos ó más Divisiones, se pondrán todas ellas de acuerdo para la tramitación del asunto, transmitiendo al interesado el informe referente á la pertinencia de su queja por conducto de la División ante quien haya sido formulada, de suerte que el público no tenga nunca que entenderse más que con una sola oficina inspectora del Gobierno, y que las cuatro Divisiones de ferrocarriles para el efecto de las reclamaciones contra las Compañías vengan á constituir una sola y única inspección administrativa.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. E. muchos años. San Sebastián 14 de Agosto de 1899.—Pidal.

Señor Director general de Obras públicas.

MOVIMIENTO DEL PERSONAL

DESDE EL DIA 17 AL 23 DE AGOSTO

INGENIEROS

D. Antonio Molina, Inspector general de primera clase, ha sido jubilado.

D. Luis Corsini, D. Manuel Sanz Zornoza y **D. Saturnino Adana**, Inspectores generales de segunda clase, han sido jubilados.

D. Manuel Cervera, Inspector general de segunda clase, ha solicitado su jubilación. (1.)

D. José Iturralde, Ingeniero jefe de primera clase, ha sido declarado baja definitiva en el escalafón del Cuerpo.

D. José Bores, Ingeniero primero, Jefe de Negociado de tercera clase, que aparecía en las contravacantes de nuestro número del 10 del corriente, ha retirado su instancia.

Por las vacantes producidas por las excedencias de los Sres. Mazarredo, Fernández Villaverde y Loring, y fallecimiento del Sr. Cueto, se produjo el siguiente movimiento:

D. Ricardo Aguilera y **D. Enrique Cardenal**, Ingenieros primeros, ascendieron á Jefes de Negociado de primera clase.

D. Luis Page, D. Guillermo Brockmann, D. Alfredo Mendizábal y **D. Eduardo Vila**, Ingenieros primeros, han ascendido á Jefes de Negociado de segunda clase, reingresando á la vez en servicio activo los Sres. Page, Brockmann y Vila, y siendo destinado el primero á Albacete.

VACANTES.—Contando con las que están á la firma, y salvo error, existen hoy sin cubrir en cada categoría las siguientes:

Inspectores generales de primera clase, 1.
Idem de segunda, 4.
Ingenieros Jefes de primera clase, 3.
Ingenieros primeros, Jefes de Negociado de tercera clase, 1.

Teniendo en cuenta las contravacantes, ascenderán: á Inspector de primera, 1; á Inspectores de segunda, 5; á Ingenieros Jefes de primera, 9; á Jefes de segunda, 9; á Ingenieros primeros, Jefes de Negociado de primera clase, 9; á idem, Jefes de Negociado de segunda, 8, y se cubrirá una contravacante; á idem, Jefes de Negociado de tercera, 8, y se cubrirá una contravacante; á Ingenieros segundos, Oficiales primeros, 8; y en Ingenieros segundos, Oficiales segundos, se cubrirán 8 contravacantes, y quedarán 4 de éstas.

SOBRESTANTE

D. Victoriano Frade ha sido declarado baja temporal.

DELINEANTES

D. Cayetano Acero Mata ha ascendido á Delineante.

D. Lázaro Ondal ha sido nombrado Delineante segundo, y sido destinado á la Demarcación de Vascongadas y Navarra.

En este número publicamos el *Plan anual de obras* correspondiente al actual ejercicio económico y las *Reformas en el servicio de Obras públicas*, que han aparecido en la *Gaceta* del 22 del corriente.

(1) Está el expediente á la firma, junto con el de jubilación del Ingeniero jefe de primera clase D. Francisco Pérez Casariego.

Imprenta y Fundición de los Hijos de J. A. García.—Campomanes 8