Año LXIV Madrid 6 de Julio de 1916. Núm. 2128

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.

JUBILACIÓN FORZOSA

Antecedentes para la del personal facultativo de obras públicas con servicios en las de puertos.

OBRAS DE PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.—Las obras de puertos de interés general son de cuenta del Gobierno, á cargo del Ministerio de Fomento. El Gobierno las costea con las cantidades consignadas en los presupuestos de Fomento para subvenciones á las Juntas de puertos (y desde el de 1908 también para sueldos de los Ingenieros-Directores en nómina especial según su categoría en el Cuerpo), estableciendo impuestos especiales en cada uno y organizando Juntas encargadas de la administración é inversión de los fondos y de la ejecución de los trabajos. Y las Juntas son Corporaciones oficiales dependientes del Ministerio de Fomento, é inmediatamente de la Dirección general de Obras públicas. Real orden de 17 de Diciembre de 1851 sobre puertos, ídem de 26 de Octubre de 1863, Reglamento orgánico del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, art. 1.°; Orden del Gobierno de la República de 17 de Marzo de 1873 sobre la dirección é inspección de las obras; ídem de 14 de Mayo de 1873 sobre ídem; ley general de Obras públicas de 13 de Abril de 1877, artículos 4.° y 8.°; su Reglamento, ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880, artículos 18, 22, 25 y 26; Reglamentos generales sucesivos para Juntas de puertos de 1898, 1901 y 1903; Real orden de 10 de Junio de 1908 sobre nóminas de haberes de los Ingenieros-Directores; preámbulo del Real decreto de 14 de Enero de 1909 sobre jubilación de Ingenieros-Directores; ley de 7 de Julio de 1911 sobre obras y Juntas de puertos y Real decreto de 14 de Septiembre de 1912.

INGENIEROS-DIRECTORES.—Las obras de puertos competen á los Ingenieros de Caminos, etc., y éstos y el personal facultativo subalterno destinado al servicio de las Juntas son personal del Estado, supernumerarios en servicio activo.

El nombramiento de Ingeniero-Director es de libre disposición del Ministro de Fomento de entre los Ingenieros del Cuerpo.

Al ser nombrados Directores son declarados supernumerarios en el Escalafón, sólo para facilitar la inspección de las obras por el Ingeniero-Jefe de la provincia, y dejando de figurar sus sueldos en los Presupuestos generales, cobran de los fondos del Estado, que administran las Juntas, los que cada una de éstas les señala, consigna en las plantillas sometidas cada año á la aprobación superior y justifica en las correspondientes nóminas de sus cuentas ídem.

Fuera de esto el cargo no se diferencia de los demás de Obras públicas. Mientras le desempeñan obtienen lo mismo los ascensos que en el Escalafón les corresponden, recibiendo de igual modo de Fomento en cada ascenso los correspondientes nombramiento y título, con designación del sueldo de su categoría en el Cuerpo y certificado de toma de posesión firmado por el Director general de Obras públicas. Y al cesar en el cargo, y para que no se les siga perjuicio por el nombramiento de Director sin consultar su voluntad y por la consiguiente declaración de supernumerario, tienen el derecho de reingresar en el Escalafón, aunque no haya vacante, retrocediendo entonces en él los Ingenieros de menor antigüedad.

Reglamento orgánico del Cuerpo, Real decreto de 1863, artículos 1.°, 21, 22, 23 y 24; Órdenes ya citadas del Gobierno de la República de 17 de Marzo y 14 de Mayo de 1873; ley general de Obras públicas de 1877, artículos 27 y 30; su Reglamento; ley de puertos de 1880, art. 24; Real orden de 22 de Febrero de 1881, sobre la declaración de supernumerarios de los Ingenieros-Directores de puertos; Real decreto de 25 de Marzo de 1881, sobre el pase del personal facultativo á servicio de Diputaciones, Ayuntamientos, Juntas de puertos, etc.; preámbulo y Real orden de Hacienda de 14 de Junio de 1892 reconociendo al señor Garrán el tiempo servido como Director de las obras del puerto de Barcelona; Reglamentos generales sucesivos de 1898, 1901 y 1903 para Juntas de puertos; Reglamento orgánico del Cuerpo facultativo subalterno de Obras públicas; Real decreto de 13 de Abril de 1903, art. 18; Real orden de 10 de Junio de 1908 para los efectos de lo establecido en los presupuestos de Fomento respecto á sueldos de los Ingenieros-Directores; Considerandos 1.° y 3.° de la Real orden de 28 de Octubre de 1908 aplicando al personal facultativo al servicio de las Juntas de puertos la instrucción sobre indemnizaciones; fundamento preámbulo del Real decreto de 14 de Enero de 1909 aplicando á los Ingenieros-Directores las disposiciones sobre jubilación forzo-

sa de los Ingenieros; Real decreto de 14 de Septiembre de 1912.

PRECEPTOS LEGISLATIVOS SOBRE DERECHOS PASIVOS.—Sólo debe ser de abono en las clasificaciones el tiempo servido en destinos en propiedad de planta reglamentaria, con sueldo señalado en los presupuestos con cargo á personal y con nombramiento de Real orden de las Cortes, etc.; y ha de servir para sueldo regulador el mayor obtenido, siempre que se haya disfrutado dos años. Ley de Presupuestos de 26 de Mayo de 1835, art. 26; ídem de 25 de Julio de 1855, art. 14; ídem íd. de 15 de Julio de 1865, art. 11; Decreto-ley de 22 de Octubre de 1868, artículos 6.° y 8.°

CLASIFICACIÓN DE LOS INGENIEROS JUBILADOS CON SERVICIO EN PUERTOS.—En los casos de Ingenieros que, después de haber servido como Directores de puertos, fueron jubilados estando ya en los últimos años en otros servicios de Obras públicas, la hoy Dirección general de Clases pasivas les negó el abono del tiempo de aquellos servicios, por no haber estado consignados sus sueldos en los Presupuestos generales y con cargo á personal; pero á pesar de esto, sus alzadas al Ministerio de Hacienda fueron siempre resueltas por éste declarando de abono aquel tiempo, desde el primer caso por Real orden de 14 de Julio de 1892 al señor Garrán, que había sido Director de las Obras del puerto de Barcelona, fundándose en que las obras corrían á cargo del Estado y se ejecutaban con fondos del mismo y en que la situación de supernumerario sólo se refería al Escalafón del Cuerpo, toda vez que había sido en propiedad Ingeniero-Director de las obras. Y en estos casos no hubo ni podía haber dudas ni resoluciones acerca del sueldo regulador.

Después han sido jubilados tres Ingenieros, que en el desempeño de sus cargos de Directores de Obras de puertos habían llegado á la categoría de Inspectores generales del Cuerpo y á la edad reglamentaria de jubilación, según Real decreto de 14 de Enero de 1909.

El primero á fines de 1908, del puerto de Bilbao, percibe haberes del Montepío de empleados de aquella Junta, según Reglamento aprobado de Real orden pocos meses antes y no ha solicitado su clasificación por la Dirección general de Clases pasivas.

El segundo de Cartagena, á principio de 1909, no ha podido percibirlos lo mismo del Montepío análogo de su Junta, cuyo Reglamento fué aprobado algunos meses después. Y en su expediente de clasificación la Dirección general de Clases pasivas, como en aquellos casos anteriores, resolvió en 3 de Agosto de 1909, que no eran de abono los casi veintiséis años servidos en tal cargo, porque, si bien sus sueldos le habían sido pagados con cargo al presupuesto, lo habían sido con la denominación de subvenciones á Juntas de puertos y no se cumplían, por tanto, los requisitos exigidos por el art. 6.° del decreto-ley de 22 de Octubre de 1868. Á pesar de lo que el Ministerio de Hacienda, también lo mismo que en los casos anteriores, en cumplimiento de lo resuelto en 27 de Octubre de 1909 por el Tribunal gubernativo, acordó declarar de abono ese tiempo, inspirándose sin duda principalmente en el artículo 7.° de la ley de Puertos y en la Real orden de 22 de Febrero de 1881 dictada para evitar perjuicios á los Ingenieros nombrados Directores de puertos sin contar con su voluntad y declarados supernumerarios, y en las declaraciones análogas ya hechas en aquellos anteriores casos; pero á la vez, siendo el primer caso á resolver respecto al sueldo regulador y aunque las razones en pro y en contra eran las mismas que para el abono de tiempo, y poniéndose en contradicción con el espíritu de la precedente resolución, acordó que el sueldo regulador fuera el de 3.000 pesetas, disfrutado como Ingeniero primero antes de ser destinado al puerto, por ser el único que cumplia ese requisito exigido por el art. 14 de la ley de Presupuestos de 25 de Julio de 1855, y prescindiendo así de los mayores sueldos de los últimos años, el realmente percibido de los fondos del Estado administrados por las Juntas y el correspondiente á la categoría de Inspector general con que había servido esos últimos años y sido jubilado, porque ni uno ni otro de estos sueldos habían sido consignados explícitamente en los Presupuestos generales.

Y el recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Supremo en demanda de que se fijara para sueldo regulador el de 10.000 pesetas, correspondientes á Inspector general, fué desestimado por sentencia de 30 de Noviembre de 1910, fundada en la falta del expresado requisito exigido por la ley de Presupuestos de 1855 y por el art. 8.° del decreto-ley de 22 de Octubre de 1868.

Y el tercer Ingeniero-Director jubilado en las mismas circunstancias, el del puerto de Palma, en 1911, demoró el pedir su clasificación en vista del resultado anterior. Y en tal estado falleció á fines de 1915.

***

Pero después de la ley de 14 de Junio de 1911 reconociendo á los Ingenieros y otras muchas clases de funcionarios, como por leyes anteriores se había concedido á otras clases, el abono de ocho años por estudios y que en las jubilaciones forzosas por edad mayor de sesenta y cinco años les sirva de regulador el mayor sueldo disfrutado cualquier tiempo, el del puerto de Málaga, al aproximarse á la edad, y siendo también Inspector general, cesó por destino en Fomento con sueldo de su categoría consignado en presupuestos, y con sólo haber percibido algunos meses, y aunque como en los casos anteriores la Dirección de Clases pasivas le negó el abono del tiempo servido en puertos, ha sido jubilado y clasificado en 1913 con todos los abonos y con aquel sueldo como regulador. Y ya los demás de puertos seguirán el ejemplo.

***

El resumen de todo lo precedente resulta:

1.° Que si no por precepto general, por resoluciones particulares en cada uno de los casos presentados, el Ministerio de Hacienda, con su Tribunal gubernativo, rectificando las resoluciones contrarias de la Dirección general de Clases pasivas, ha declarado siempre de abono el tiempo servido por los Ingenieros como Directores de obras de puertos, á pesar de no haberse cumplido el requisito de que los correspondientes sueldos hubiesen estado explícitamente consignados en los Presupuestos generales, según lo exigen las mencionadas leyes de Presupuestos de 1835, 1855 y 1865 y el decreto-ley de 1868, acuerdos inspirados en la equidad y justicia que resulta de la situación especial creada á ese personal en servicio tan del Estado como el que más de obras públicas, y en el propósito que motivó la Real orden de 22 de Febrero 1881 de no ocasionarles perjuicio por el nombramiento sin consultar su voluntad, y por la consiguiente declaración de supernumerarios; y sólo falta que tal declaración se haga como

regla general, evitando la hasta ahora necesidad de recurrir en alzada al Ministerio de Hacienda contra los acuerdos de la Dirección general de Clases pasivas.

2.° Que sólo por la misma causa de no figurar en los Presupuestos, que no ha sido dificultad para abono de tiempo de servicio á pesar de exigirlo lo mismo las disposiciones legislativas, no se reconoce para sueldo regulador, á lo menos el correspondiente á la categoría disfrutada durante los últimos años del cargo, ya que no el realmente percibido de los fondos de la Junta; dejando de inspirarse para esto en las mismas razones de equidad y justicia que para el abono de tiempo; y

3.° Que por nimia diferencia posible desde la ley de 14 de Junio de 1911, han quedado de muy diferente manera jubilados por el mismo servicio los Ingenieros-Directores de los puertos de Cartagena y La Palma, y el de Málaga cuyo ejemplo seguirán los demás.

OTRAS DISPOSICIONES FAVORABLES AL PERSONAL FACULTATIVO DE OBRAS PÚBLICAS CON SERVICIOS EN PUERTOS.—Y todavía para más justificación de lo primero, y en apoyo de lo segundo, hay las siguientes razones, que en mucho como en parte de lo ya expuesto se refieren no sólo á los Ingenieros-Directores, sí que además á todo el personal facultativo de Obras públicas á servicio de las Juntas de puertos.

1.° Que según el Real decreto de 10 de Enero de 1876, aunque la declaración de los derechos pasivos corresponde á Hacienda, los demás Ministerios tienen competencia para determinar las condiciones reglamentarias de los destinos respectivos. Y que el de Fomento, en el preámbulo del Real decreto de 14 de Enero de 1909 consignó que los Ingenieros-Directores de puertos prestan servicios de Obras públicas que en nada se diferencian de los demás del Ramo, siendo nombrados los mismos indistinta y libremente por el Ministro y disfrutando los mismos beneficios incluso en ascensos y abono de tiempo para clasificación de haberes, y que la única diferencia basada en el procedimiento burocrático para el percibo de haberes no puede adoptarse como criterio definitivo y en nada se refiere á la naturaleza de los trabajos ni á las condiciones del Ingeniero como funcionario técnico.

2.° Que los sueldos señalados por las Juntas, más ó menos mayores que aquéllos y percibidos de los fondos del Estado que las mismas administran, no figuran detallados en los presupuestos de Fomento ni en sus plantillas; pero sí en las que las Juntas formulan para cada año y elevan á la aprobación de la Dirección general de Obras públicas y en las nóminas mensuales de su personal que forman parte de las cuentas que también someten á la aprobación. Que desde 1.° de Enero de 1908, y según la Real orden de 10 de Junio siguiente, los haberes señalados por cada Junta á su Ingeniero-Director figuran en dos nóminas: una la ordinaria del personal con sueldo correspondiente á su categoría en el Cuerpo, y otra especial con el resto de su haber en concepto de gratificación. Y que bien puede considerarse de plantilla un Ingeniero-Director en cada puerto de interés general á cargo de Junta, puesto que ha de ser nombrado forzosamente por el Ministro de entre los Ingenieros del Cuerpo de Caminos, etc.

3.° Que una Real orden de 5 de Diciembre de 1883, de acuerdo con el Consejo de Estado en Pleno, resolvió que el sueldo regulador, en el caso que trataba, debía ser el correspondiente al empleo militar disfrutado más de dos años, aunque el causante (un General) no había percibido tal sueldo durante todo el tiempo por haber estado en situación de reemplazo. Que tal resolución fué también aplicada por el Real decreto-sentencia de 30 de Junio de 1888 de la Presidencia del Consejo de Ministros (*Gaceta* 14 Agosto) en el caso de otro General que había estado de cuartel, consignando en un considerando que no obstaba para ello el art. 8.° del decreto-ley de 22 de Octubre de 1868 y que la sentencia de 5 de Diciembre de 1883 tenía carácter general. Y que otra sentencia de 2 de Enero de 1896 del Tribunal de lo Contencioso-administrativo (*Gaceta* 17 Octubre) reconoció á un Catedrático como sueldo regulador el correspondiente á la mayor categoría administrativa disfrutada más de dos años, aunque sólo había percibido los dos tercios del sueldo por hallarse excedente.

4.° Que el Real decreto de 26 de Septiembre de 1903, Reglamento general para Juntas de canales y pantanos y la ley de 8 de Febrero de 1907 para reorganización de los servicios del Canal de Isabel II, que determinan para sus Ingenieros-Directores las mismas condiciones y circunstancias que para los del puerto, inclusa la situación de supernumerarios, los declara, respectivamente, en sus artículos 5.° y 7.° en servicio activo del Estado para todos los efectos reglamentarios y derechos pasivos, y la última ley no sólo al Director, sí que también á todo el personal facultativo y administrativo, y evidentemente esas obras no tienen carácter de públicas superior á las de puertos. Y que el Real decreto de 16 de Diciembre de 1910 transformando la Junta de obras del puerto de Melilla en Junta de Fomento, y que encomienda á la misma el acordar la plantilla y retribuciones del personal de todas clases y la propuesta para su nombramiento, considera *en servicio activo los que pertenezcan á Cuerpos facultativos del Estado.*

5.° Que la ley de obras hidráulicas de 7 de Julio de 1911, en su art. 7.°, dispone que la administración de los fondos mixtos del Estado y de las localidades interesadas con que han de construirse las obras podrá ser confiada á una Junta especial dependiente y delegada del Ministerio de Fomento, al que en todo caso corresponderá exclusivamente la gestión y resolución de las cuestiones de carácter técnico y el nombramiento y separación del Ingeniero-Director, y declara que los servicios de éste y demás personal que figurando en los Cuerpos facultativos del Ministerio de Fomento pasen ó hayan pasado al servicio de las Juntas de esta clase, deberán considerarse para todos los efectos como servicios al Estado, aun cuando no se hayan consignado ó no se consignen explícitamente en sus sueldos respectivos en los Presupuestos generales de la Nación. Y con más razón debe ser esto aplicable al personal de los puertos de interés general, que son del Estado exclusivamente; y

6.° Que por ley de 1.° de Enero de 1911 se declaran servicios al Estado para la jubilación y demás derechos pasivos los prestados por los Catedráticos con nombramiento de Real orden en Institutos y Universidades, aunque hubieran percibido ó en la actualidad perciban sus haberes de los fondos provinciales ó municipales.

(Continuará.)