

1º de Noviembre último, con respecto á los falsificadores de moneda.

2. En las penas que señala el mismo decreto, incurrirán tambien los empleados de papel sellado y naipes, siempre que por malicia ó descuido se verifique la falsificación con las láminas y sellos de la renta.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

NUMERO 2411.

Setiembre 22 de 1842.—Circular del Ministerio de Hacienda.—Sobre guías y pases.

Dada cuenta al Excmo. Sr. presidente provisional de la República con el expediente formado sobre evitar defraudacion de los derechos correspondientes á los efectos que se extraen con guías ó pases, y con presencia de los informes extendidos en el particular y de las disposiciones dictadas en la materia, cuya inobservancia ha dado lugar á los abusos que se cometen con grave detrimento de los intereses del erario, ha tenido á bien resolver que por punto general se observen las prevenciones siguientes.

1ª Las administraciones, receptorías y sub-receptorías, al expedir las guías ó pases para la extraccion de efectos, señalarán en dichos documentos el plazo dentro del cual deberán presentarse en el alcabalarío del destino á satisfacer los correspondientes derechos.

2ª Los mismos empleados, al señalar el expresado plazo, obrarán con la mayor prudencia y circunspeccion, atendida la distancia del lugar adonde hayan de conducirse los efectos, para que ni los traficantes resulten perjudicados porque el término que se fije sea demasiado corto, ni se dé lugar á fraudes por ser excesivamente amplio.

3ª En las guías de escala ó que contengan dos ó tres destinos, designarán los empleados que las expidan el plazo suficiente

para que la carga llegue al primer punto de la escala: el de éste, si el dueño quisiere continuar, pondrá el que se necesitare de tránsito para el segundo lugar, y el de éste el que sea preciso para el tercero.

4ª Respecto de los plazos para la presentacion de tornaguías, seguirán observándose las disposiciones contenidas en los decretos de 24 de Febrero y 8 de Abril de 1837.

5ª En cada pase deberá expresarse el punto del destino de los efectos, el nombre del remitente, el del conductor, y el del dueño ó consignatario á quien deba entregarse, distinguiéndose cuando éste sea el mismo conductor.

6ª Siempre que en los pases no pueda expresarse circunstanciadamente la carga que deben referir, se exigirá á los interesados cartas de envío, en que se manifestarán las mercancías que conducen y sus precios en el punto de salida, distinguiendo los que sean nacionales ó extranjeros.

7ª En las garitas por donde se verifique la extraccion de los efectos con pases, se pondrá en éstos el cumplido de estilo y la fecha en que se ejecute, sin cuyo requisito no podrán continuar su ruta.

8ª Las oficinas respectivas no podrán expedir pases abiertos ó para lugar indeterminado, ni designar dos ó más por término del pase.

9ª Toda carga que se encuentre de tránsito de uno á otro punto, habiendo espirado ya el término para su presentacion en la aduana, ó la que lo verifique despues de haber concluido el expresado término, será considerada como fraudulenta, quedando el dueño ó consignatario sujeto á las penas que señalan las leyes á los cargamentos que caminan con guías cumplidas de tiempo.

10. No incurrirán en estas penas las mercancías cuyo dueño ó interesado justifiicare competentemente que por causas bastantes é independientes de su voluntad, no pudo situarlas en el lugar del destino antes de espirar el plazo, y á juicio

del administrador, receptor ó sub-receptor respectivo, no haya indicio de fraude; pues habiéndolo se procederá con arreglo á las leyes de comiso.

11. Los efectos que se introduzcan para igualados en los alcabalatorios que cobran por el sistema de igualas, se presentarán con el pase ó guía, dentro del término señalado en estos documentos, á la administracion ó receptoría á que toque para el desempeño de las funciones que le pertenecen. La falta de cumplimiento por parte de los igualados, omitiendo la presentacion oportuna de la carga y documentos referidos, los hará personalmente responsables para la confiscacion de los efectos si éstos se hubieren aprehendido, ó si solo lo fuere la guía ó pase, ocurrirán los administradores al juez respectivo, para que haga que el responsable exhiba el importe de la carga, ó la carga misma expresada en aquellos documentos, y proceda á lo demas que corresponda conforme á las leyes.

12. Los pases serán recogidos en la oficina del lugar del término de la carga, bajo la responsabilidad del jefe de aquella, quien los inutilizará desde luego, de modo que no puedan volver á servir para el tráfico, y los acompañará á sus cuentas como comprobante del pago de los derechos correspondientes.

13. Cuando las mismas oficinas sospechen que se intenta hacer algun fraude á la sombra de pases, podrán negarlos á los interesados, precisando á éstos á sacar guía, sin que por ningun motivo se moleste á los traficantes de poca suerte, á quienes no rehusarán aquellos documentos, manejándose en todo con la moderacion, dulzura, prudencia y templanza que tanto recomiendan las disposiciones del ramo.

NUMERO 2412.

Setiembre 22 de 1842.—Circular del Ministerio de Hacienda.—Se subsanan varias equivocaciones de la coleccion de decretos sobre papel sellado y contribuciones directas publicada en la imprenta de D. José Mariano Lara.

Habiéndose observado que en la coleccion de decretos sobre contribuciones directas y papel sellado, impresa en la oficina de D. José Mariano Lara, á la página 140, línea sétima, se padeció el equívoco de expresar que la primera clase del papel para los despachos, será la de los nombramientos para los empleos, cuyo sueldo, premio ó emolumento, importe de quinientos pesos en adelante, en vez de cinco mil pesos en adelante que previene la ley de la materia; el Excmo. Sr. presidente provisional, se ha servido disponer que esa oficina haga las advertencias oportunas á las de su resorte, para que en cuantas colecciones haya en ella de las referidas, se subsane el expresado equívoco, y se eviten las dudas á que podian dar lugar. Lo que de orden suprema comunico á vd. para los efectos indicados.

Se comunicó á la Direccion general de rentas, Tesorería general, Contaduría de contribuciones directas y Direccion general de la renta del tabaco.

NUMERO 2413.

Setiembre 23 de 1842.—Decreto del Gobierno.—Se extingue el Banco de avío.

Antonio López de Santa-Anna, etc., sabed: Que temiendo en consideracion que el Banco de avío establecido para el fomento de la industria nacional con el capital de un millon de pesos, por la ley de 16 de Octubre de 1830, no pudo recibir todo este fondo, sin embargo de la constante proteccion que le dispensó el gobierno, por la necesidad que éste tuvo de destinar todas las

rentas de la nación para la conservación del orden y de su libertad é independencia; que el Banco, deseoso de promover de todos modos la industria del país, hizo varias concesiones á los que solicitaban habilitación para sus empresas, con el fin de que éstas se realizarán, y que no correspondiendo algunos de ellos como era debido á estas consideraciones, no han adelantado en sus empresas y han consumido inútilmente los fondos que se les facilitaron por el establecimiento; que los capitales que le habían quedado se han destinado últimamente en alguna parte, para atender á los urgentes y precisos gastos que no pueden dejar de hacerse para conservar la integridad del territorio de la nación y sostener su independencia, elevándola al grado de prosperidad y gloria á que la llaman sus destinos; que en este estado de cosas, el Banco no puede ya llenar el objeto con que fué establecido, y los pocos capitales que le quedan se consumirán en los indispensables gastos de su secretaría y empleados, sin provecho ni utilidad alguna de la nación y de los que se dedican al fomento de la industria del país; y que el espíritu de empresa en este ramo, se ha extendido en la República cuanto exige su verdadera felicidad, y no necesita ya la protección y fomento que le pudiera dispensar el Banco de avío, usando de las facultades que me concede la sétima de las bases acordadas en Tacubaya, y sancionadas por la nación, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1. Se extingue el Banco de avío establecido por la ley de 16 de Octubre de 1830, y cesa en todas sus funciones la junta directiva del propio Banco.

2. El archivo del Banco, con todos los demás papeles y efectos de cualquiera clase que le corresponden, se entregarán bajo formal inventario al Ministerio de Hacienda, quien dará cuenta al Supremo Gobierno luego que lo haya recibido, para determinar de todo lo que corresponda.

3. El Ministerio de Industria pasará las órdenes convenientes al de Hacienda y al

Banco de avío, para el cumplimiento y ejecución de este decreto.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

NUMERO 2414.

Setiembre 24 de 1842.—Decreto del Gobierno.

—Se designa la latitud con que se construirán los caminos según su clase.—Reglamento del mismo decreto.

Antonio López de Santa-Anna, etc., sabed: Que teniendo presente que el estado creciente de nuestra industria, demanda que se extiendan y mejoren las comunicaciones entre los Departamentos, y las de éstos con la capital de la República, así como los de esta capital con los puertos principales y puntos fronterizos de comunicación con las naciones vecinas, para facilitar el transporte de efectos, así del comercio extranjero, como de la propia industria nuestra; el de las máquinas y utensilios convenientes para nuestras fábricas, y asimismo el de los productos de nuestro suelo que se exportan al extranjero, para facilitar la consecución de aquel fin, y determinar al mismo tiempo las dimensiones y circunstancias que han de tener los caminos de la República, á fin de que se obtenga en ellos la regularidad, uniformidad y economía que los hagan más útiles para su objeto, con el menor costo posible y su mayor duración; he venido en decretar lo siguiente, en uso de las facultades que me concede la sétima de las bases acordadas en Tacubaya, y juradas por los representantes de los Departamentos.

Art. 1. Los caminos de la República se distribuirán en tres clases. La primera comprenderá las rutas que desde esta capital conduzcan á las de los Departamentos y á los puertos de Veracruz y Acapulco. La segunda clase la compondrán los caminos que vayan de una capital de Departamento á otra, y de éstas á los puer-

tos de mar principales y á las fronteras de las repúblicas vecinas. Por último, la tercera clase, la formarán las comunicaciones interiores de las capitales con los pueblos, ó de pueblo á pueblo en cada Departamento, ó de un Departamento con pueblos de otro colindante. Los caminos que solo vayan á las haciendas y ranchos, se consideran privados; y en tal calidad no se incluyen en esta clasificación.

2. Los caminos de primera clase se compondrán de una calzada de diez varas de anchura por punto general; pero en las entradas de las grandes poblaciones, como hasta una ó dos leguas de distancia, según las localidades, podrán ser de doce á quince. En las avenidas de la capital de la República, podrán llegar hasta veinte ó veinticinco varas, según su importancia.

3. Los caminos de segunda clase tendrán de anchura de calzadas ocho varas, que podrán llegar hasta diez, en los casos especificados en el artículo anterior.

4. Los de tercera clase solo tendrán por ancho de calzada seis varas; y unos y otros tendrán sus correspondientes banquetas y zanjas de desagüe.

5. La calzada de los de primera clase, en terrenos montañosos y en algunos muy pantanosos, podrá reducirse á tres cuartas partes del ancho señalado; y solo á cinco varas los de la segunda y tercera.

6. La pendiente longitudinal, en las cuestas que se ofrecieren, no podrá exceder de un seis por ciento, en los caminos de la primera y segunda clase, ni en los de tercera, cuando se trate de abrirlos en peña viva, excederá la pendiente de un ocho por ciento.

7. Todas las aguas permanentes y los torrentes y aguas de lluvia de alguna consideración, que hubiesen de cruzar los caminos, se conducirán por debajo de ellos, por medio de puentes y alcantarillas, correspondientes á las circunstancias locales.

8. El piso de los caminos deberá ser tal, que en la estación de las lluvias no forme lodasales que dificulten el tránsito; ni se

permitirá que tengan hoyos ó zanjas capaces de maltratar los carruajes ó hacer penoso su curso.

9. Se medirán los caminos por el eje longitudinal de ellos, dividiéndolos en leguas de á cinco mil varas mexicanas del padron que se guarda en el ayuntamiento de esta capital, y cada legua la marcará una columna ó pilastra sencilla de piedra labrada, que no baje de dos y media varas de altura, que manifieste la distancia desde allí al punto principal á donde conduzca el camino.

10. En las encrucijadas de los caminos, otros postes menores indicarán los puntos á donde se dirigen los que se apartan de la ruta principal, con letreros grabados en las caras que miran hácia ellos. Esta medida y la del artículo 9º pueden hacerse extensivas cuando convenga á todos los caminos en el día existentes.

11. Los caminos que se construyan de nuevo, y los que se reparen para corregir sus defectos ó mejorar su estado, se continuarán luego, cuidando y conservando, así sus obras como su piso, banquetas y zanjas de desagüe, por medio de los precisos guardas, operarios y empleados facultativos, cuyos sueldos, así como el costo de los materiales y útiles para la conservación, se pagarán del producto de los mismos caminos.

12. Se pondrán en los caminos que se formaren ó repararen, si ya no los hubiese, moderados peajes para pagar el cuidado y costos de su conservación.

13. Las tarifas para estos peajes las formará el gobierno, diferenciando las cuotas, no solo según la consideración de bestias y carruajes cargados ó vacíos, sino también según el peso de los carruajes de carga, graduándolo por el número de bestias de tiro que llevaren.

14. Cuando la construcción ó reparación de un camino, hubiese de hacerse de cuenta de empresarios, y no hubiese otro medio de reintegrar á éstos de los capitales que invirtieren y de sus correspondientes

réditos, se hará en la tarifa de los peajes el aumento proporcionado al pago de estas sumas, por el competente número de años, pasado el cual se reducirán las cuotas á lo preciso para los objetos señalados en el artículo 11.

15. No habrá más excepciones para el pago de estos peajes, que para los correos de la nacion, los sacerdotes que fueren á la administracion de sacramentos, los ministros de justicia que fueren á negocio del ramo criminal, los empleados de Hacienda y los militares; pero estas dos clases, cuando caminasen para objetos del servicio nacional, y llevasen su correspondiente pasaporte, en el que se exprese esta circunstancia; y el número de animales de silla y carga, y de carruajes á las clases superiores á quienes éstos correspondan por su autoridad y carácter; y la artillería y zapadores, para los efectos militares que conduzcan propios de su arma respectiva.

16. Todos aquellos daños que las personas, carruajes, bestias ó ganados que transiten por los caminos de que trata esta ley, hicieren en sus obras de cualquiera especie, en sus árboles ó adornos, de propósito, ó solo por falta de la debida precaucion, maltratándolos, arrancando piedras, golpeando sus fábricas, desfigurando, ensuciando su piso ó sus puentes, extraviando ó entorpeciendo el curso de éstas, de las zanjas ó alcantarillas, estropeando ó desarraigando los árboles, arrastrando maderas, piedras, ramas ó cualquier otro objeto; aunque de ello no se advierta á primera vista haber resultado perjuicio, lo mismo que aquellos que echen al camino las aguas de riego, las de los torrentes, arroyos ó fuentes, ó represen y entorpezcan el curso de las que van por las zanjas ó alcantarillas, serán indemnizados por aquellos que los causaren, ó por las personas á cuyo cargo estuvieren éstos, los que además, en caso de descubrirse malicia en la accion que causó el perjuicio, pagarán una multa proporcionada, que podrá llegar hasta la mitad del valor de la bestia ó carruaje que material-

mente hubiere hecho el daño, ó á una cantidad doble de éste, si fuere persona quien por sí lo hubiere causado.

17. Se prohíbe el paso innecesario de ganados por estos caminos, y la entrada ó salida á las calzadas de ellos por otra parte que por las rampas ó puntos señalados en ellos mismos; y los daños que por ello se causaren, se considerarán comprendidos en las disposiciones del artículo anterior.

18. Los materiales brutos que sean necesarios para construccion, reparacion ó conservacion de los caminos, aunque se hallen abajo de la superficie del terreno, podrán tomarse de las cercanías de los caminos, sin que puedan oponerse los dueños de ellos pagándoles su valor; y si los dueños no se conviniesen con la indemnizacion que el inspector del camino les ofreciese, se valuarán por peritos, en la forma ordinaria, para que en el acto les sean pagados.

REGLAMENTO PARÁ EL MEJOR CUMPLIMIENTO DE ESTA LEY.

Art. 1. Las vueltas que ocurrieren en los caminos, principalmente en terrenos montañosos, deberán ser trazadas segun una curva tan extendida, que las ruedas de los carruajes, en toda direccion en que sigan el camino, no tengan riesgo de salirse de la calzada.

2. La superficie del camino presentará, cortada transversalmente, una curva que en el centro tenga la sexagésima parte de su anchura, de más elevacion que en las orillas; á una cuarta parte de la mitad del camino, contada desde el centro hacia cada lado, la elevacion será de media pulgada ménos, y á los tres quintos del centro será de un tercio ménos de la elevacion de éste. Pero en los terrenos de montaña, tendrán los caminos una sola pendiente en línea recta, hacia la parte más elevada del terreno, y entonces solo habrá una zanja de la parte interior hacia la montaña.

3. A cada lado del camino, en la misma orilla de la calzada de éste, se abrirá una

zanja de una vara de hondo y otra de abertura por arriba, angostando el fondo á proporcion, de suerte que los lados formen el talud suficiente, segun la cantidad de las tierras, para que éstas no se desmoronen. En estas zanjas se recogerán las aguas de lluvia, ó cualquiera otras, ya procedan del camino ó de la parte más elevada del terreno, y se les dará de cuando en cuando salida hacia las barrancas, arroyos ó sitios bajos que les alejen del camino. En los terrenos de montaña donde aquel tenga solo una pendiente transversal, tambien será una sola la zanja, por el lado de la mayor elevacion de la montaña; pero se le aumentará el hondo lo suficiente para que reciba la cantidad de agua que ha de llevar; y si no se hallare otra proporcion mejor para alejar las aguas que se recojan en ella, se practicarán de trecho en trecho alcantarillas de una vara lo ménos de abertura, que las pasen por debajo del camino, hacia la parte inferior de la ladera.

4. De la parte de afuera de cada zanja habrá una banquetta de dos varas de ancho, con una inclinacion de 35 pulgadas hacia las zanjas, y cuya orilla más elevada estará á nivel con el centro de la calzada. En los caminos de segunda clase, se reducirán las zanjas y banquettas una quinta parte, y lo mismo en los de tercera.

5. Las zanjas se limpiarán cada año, cuando ménos, antes de la estacion de las lluvias, extrayendo toda la piedra y tierra que hubiese caído en ellas. La primera, si fuese útil, se pondrá en las orillas del camino, lejos de él, y la tierra y demas se echarán fuera de éste, donde no puedan perjudicarlo. De esto se cuidará con mayor esmero en aquellos terrenos pantanosos, en que la limpia de las zanjas solo produzca un cieno capaz de retener el agua y echar á perder el piso, volviéndose barroso y atascoso.

6. Todas las corrientes de agua permanentemente, que crucen la direccion del camino, tendrán sus puentes ó alcantarillas construidas segun el arte, y las bóvedas y pila-

res de los primeros deberá ser de piedra labrada. El ancho de los puentes, en todos los casos, podrá reducirse á lo que se ha prevenido para las calzadas, en el artículo 5º de la ley que precede.

7. Para los torrentes de alguna consideracion, tambien se observará lo que acaba de prescribirse, y aun las aguas que se juntan en el lado más alto del terreno, se alejarán del mismo modo, como está dicho en el art. 3º de este reglamento; solo en los terrenos muy quebrados podrá alguna vez permitirse que las aguas de lluvia en corta cantidad, pasen diagonalmente sobre el camino por una canal empedrada, y poco hundida del nivel del piso.

8. Al suelo en que se ha de establecer un camino, despues de igualado, seco y apisonado, se le dará aproximadamente la figura que ha de tener, y se cubrirá de una capa de nueve pulgadas de espesor, compuesta de piedra quebrada, de la que el tamaño de los pedazos mayores no pase de una y media á una y tres cuartas pulgadas, ni su peso exceda de seis á siete onzas; y echando encima el detritus de las mismas piedras quebradas, se apisonará todo bien, para consolidarlo cuanto sea posible.

Solo en aquellos puntos de corto paso de carruajes, ó en los que un suelo tepetoso ó ligeramente arenisco, esté libre del riesgo de ablandarse y volverse lodo con las aguas, puede disimularse (especialmente en los caminos de segunda y tercera clase), que el piso quede del material que naturalmente forma el terreno, añadiéndole alguna arena gruesa, si fuere arcilloso el suelo.

9. Las banquettas, en el caso de terreno susceptible de ablandarse, se cubrirán con la misma piedra quebrada, pero solo con una capa de tres pulgadas de grueso.

10. Se prohíben absolutamente los empedrados para el piso de las calzadas de los caminos, pues con la observancia de las reglas que se acaban de prescribir, podrán tener la suficiente firmeza y solidez. Solo

el piso de los puentes de alguna consideración se podrá empedrar, pero lo será con piedras quebradas, y no lisas ni arredondeadas, y que no excedan de nueve pulgadas cuadradas de superficie descubierta; y nunca se dejará que las lluvias las descarruen y descubran el suelo en que están encajadas.

11. Las entradas y salidas á los caminos, se verificarán precisa y únicamente por rampas, con puentecitas sobre las zanjas, que se construirán al efecto; y á los que pasaren por cualquier otro paraje, aunque solo fuesen hombres de á pié, se les hará pagar los daños que causaren al camino, conforme previene el artículo 16 de la ley.

12. En los puentes y en los tramos de una sola pendiente trasversal, adonde la ladera fuese inclinada, ó donde la calzada estuviese elevada más de una vara sobre el suelo vecino, habrá parapetos ó por lo ménos guarda ruedas, para evitar el riesgo de la caída de los carruajes, ó de las personas que caminen de noche.

13. En las columnas ó pilastras que señalen las distancias itinerarias de los caminos de primera clase, se esculpirá en la piedra esta expresion: "A México tantas leguas." En los otros, la medida se contará y expresará, desde la capital respectiva ó poblacion más importante; y en igualdad de circunstancias, desde donde se hubiese empezado la construcción del camino.

Las medidas que se refieran á México, empezarán á contarse desde la puerta principal del Palacio de gobierno.

14. A las inmediaciones de las capitales y grandes poblaciones, se formarán en los caminos glorietas ó círculos de un diámetro como doble del ancho del camino, con asientos al rededor y árboles por la parte de afuera que las sombreen; y se pondrán también fuentes en el centro, si para ello hubiese proporcion.

15. También se plantarán árboles elevados y frondosos á uno y á otro lado del camino, por fuera de las banquetas de es-

pecies proporcionadas á la calidad del terreno; pero no tan próximos, que dando sombra al piso, mantengan en él la humedad, y favorezcan la formación de lodasales.

16. Los manantiales de agua potable que puedan hallarse en la cercanía de los caminos, se aprovecharán para disponer en ellos fuentes sencillas y abrevaderos que sirvan para apagar la sed de las personas y animales que los transiten; pero se situarán de modo que no humedezcan el piso, ni puedan sus derrames tomar su curso á lo largo de la calzada.

17. Conforme se vayan haciendo caminos nuevos, ó se reparen los antiguos, quedarán al cuidado de aquellos que los hubiesen de conservar, segun se va á explicar. Cada cuatro leguas, habrá un caminero (ó guarda camino), cuya obligacion será recorrer cada dia su distrito, y componer en el acto todo hoyo, tarril, surco ó otro daño que el camino hubiese recibido, ó dar parte á su cabo, si la reparacion excediese á sus recursos.

18. Para cada cinco camineros, habrá un cabo de ellos, que vigilará el desempeño de sus subordinados, y reconocerá semanalmente, por lo ménos, el estado de toda la parte del camino que le está encomendada. De todo lo que notare dará parte á su superior, con un presupuesto del costo que demandaren las composturas que excedieren al trabajo de un solo caminero.

19. Para cada camino de los principales, ó cuando se considere así mejor, para los de cada Departamento, habrá un inspector que atenderá á su estado y conservacion; propondrá con el correspondiente presupuesto sus reparos y mejoras; cuidará de la buena inversion de los fondos, que para estos objetos se señalaren; celará el desempeño de los cabos y camineros, y de los recaudadores de peajes. Además, dirigirá la construcción de todas las obras que se ofrecieren en aquellos caminos, y que el gobierno tuviese á bien encargarle.

NUMERO 2415.

Septiembre 24 de 1842.—Decreto del gobierno.

—Se establece un cuerpo civil de ingenieros de caminos, puentes y calzadas.

Antonio López de Santa-Anna, etc., sabed: Que habiendo mostrado la experiencia la falta que se encuentra de sugetos bastante impuestos en las obras especiales de los caminos, de lo que se sigue una grande diversidad en los resultados de los esfuerzos que por toda la República se están haciendo, para mejorar las comunicaciones, y aun muchas veces, con falta de la economía que debe multiplicar los efectos de aquellos conatos, cuando fueren dirigidos con el necesario conocimiento, he resuelto en virtud de la sétima de las bases acordadas en Tacubaya, y juradas por los representantes de los Departamentos, crear un cuerpo civil de ingenieros para estos objetos, bajo las reglas siguientes:

Art. 1. Se creará un cuerpo civil de ingenieros de caminos, puentes y canales, del que será director y jefe principal el director general de caminos.

2. Por ahora, y hasta que las necesidades de este ramo en la República no exijan su aumento, se compondrá de los ingenieros inspectores en jefe y seis ingenieros ordinarios.

3. Los ingenieros inspectores disfrutarán del sueldo de tres mil pesos anuales. Los ingenieros en jefe, el de dos mil; y los ingenieros ordinarios, el de mil.

4. Las plazas que vacaren se proveerán por escala, y por eleccion del gobierno, en estos términos: La primera vacante se dará á uno de los individuos de la clase inferior inmediata, que á juicio del gobierno hubiere hecho más servicios, ó tuviere mayores conocimientos. La vacante segunda se proveerá en el más antiguo de la clase inmediata; la tercera como la primera, y la cuarta como la segunda, siguiendo así, para que una vacante toque al mérito, y otra á la antigüedad.

5. Los que aspiren á entrar en este cuer-