

nocer todos los que tengan relación con la ciencia del Ingeniero, y especialmente los que se llevan á cabo por los de nuestro Cuerpo, velando al propio tiempo por los intereses del mismo y cuanto pueda afectar al porvenir de la carrera y del servicio de las obras públicas, no puede esta Redacción rehuir la inserción de cuantos escritos persigan semejantes fines, siquiera no sean todos expresión fiel de nuestro pensamiento.

La controversia esclarece al cabo las cuestiones por oscuras que aparezcan, y nosotros, conformes en este punto con el autor del artículo, estimulamos á nuestros compañeros á que, prestando á este asunto toda la atención que se merece, se tomen la molestia de manifestar la opinión que en definitiva lleguen á formar.

INGRESO

EN LOS

CUERPOS DE INGENIEROS CIVILES

AL SERVICIO DEL ESTADO

Con el propósito de que sirva de tema de discusión, se insertará en el número próximo del BOLETÍN un trabajo hecho en Enero del corriente año por el que suscribe, en colaboración con la mayor parte de los que fueron Profesores de la suprimida Escuela general preparatoria de Ingenieros y Arquitectos.

Su publicación es muy oportuna en los momentos actuales, en que por algunos se trabaja con empeño para llevar á la Facultad de Ciencias de las Universidades la preparación para el ingreso en las Escuelas especiales de Ingenieros y Arquitectos, y cuan-

do recientemente se ha planteado por el Director de la de Caminos el gravísimo problema relativo á la manera de proveer en adelante las vacantes que vayan ocurriendo en el Cuerpo, en vista del gran número de Ingenieros que esperan colocación; cuyo número tiende á aumentar de año en año, creciendo así la dificultad de una solución conveniente para el servicio del Estado y que no ataque á la base fundamental de la organización de aquél, organización con la cual tanto prestigio ha llegado á alcanzar en el concepto público.

Lamentable es que la escasa previsión con que, á veces, nuestra Administración procede, haya dado lugar á las actuales difíciles circunstancias en el asunto de que se trata; cuando desde antes de crearse en 1886 la Escuela general preparatoria, suprimida, torpemente á mi juicio, en 1892, pudo preverse fácilmente lo que habría de suceder, y pudo también entonces encontrarse solución más satisfactoria para el problema, libre de los obstáculos con que hoy se tropezará, si se han de respetar derechos adquiridos por unos, y si se ha de obrar con equidad respecto de otros. De todas maneras, la cuestión merece estudio muy detenido; y, por otra parte, sería grandemente perjudicial el que la solución se dilatara indefinidamente; porque á las dificultades actuales vendrían á sumarse otras, creadas por el interés de los que sucesivamente fueran ingresando en la Escuela y obteniendo el título de Ingenieros de Caminos, aun cuando el Estado les anunciara desde ahora que ningún compromiso contrae con respecto á ellos.

La solución que se propone tiene por base, como se verá, el restablecimiento de la suprimida Escuela general preparatoria, reformándola; pero sin sacrificio alguno para el Estado, porque los gastos, incluyendo 35.000 pesetas anuales para alquiler del edificio, se cubrirán sobradamente con los ingresos por matrícula y otros derechos académicos, y con las economías que resultarán en las Escuelas especiales por la supresión en ellas de la enseñanza de algunas asignaturas. Evítanse además otros inconvenientes que se achacaban á la Escuela suprimida; pues se eliminan del cuadro de sus asignaturas la Estereotomía completa, la Topografía y la Hidráulica teórica, de acuerdo con un dictamen emitido, en cumplimiento de una Real orden, por los Directores de aquellas Escuelas, presididos por el Delegado regio, Director de la preparatoria, y dictamen en que fué Ponente el Director de la de Caminos; y, por la inversa, se incluye en dicho cuadro un curso de Historia natural, reclamado desde un principio por la Escuela de Agrónomos, sin perjuicio de que estos conocimientos se amplíen luego en las Especiales que lo necesiten. Por último, y para que, á semejanza de lo que sucede en las carreras universitarias, no haya entre la segunda enseñanza y la profesional una laguna, que los que se dedican á las de Ingenieros y Arquitectos llenan á costa de grandes sacrificios en Academias particulares (sacrificios que no bajan, seguramente, de *cuatrocientas mil pesetas anuales*), se enseñará desde la Aritmética en la nueva Preparatoria; ingresándose en ésta con sólo el título de Ba-

chiller, y quedando de hecho suprimidos los exámenes de ingreso, tan laboriosos y, á pesar de ello, tan temidos á causa de la inseguridad en la apreciación justa de la aptitud y conocimientos de los examinandos.

Por lo demás, á los enemigos del restablecimiento de la Escuela preparatoria reformada les diré que, si esta institución tuviese aún algunos pequeños inconvenientes, consecuencia ineludible de la variedad de los fines que hay que conciliar, mucho mayores serán los que resulten de llevar la preparación á la Facultad de Ciencias, como se intenta por algunos, sin fijarse, entre otras muchas consideraciones, en la muy atendible y, á mi juicio, decisiva, de que mejor preparados para ingresar en las Escuelas especiales de Ingenieros y Arquitectos resultarán los alumnos de la Preparatoria, estando educados por Maestros de esas mismas profesiones, que por Doctores en Ciencias, los cuales, en cumplimiento de su misión especial, imprimirán á la enseñanza un sello más especulativo que práctico, obligando á dichos alumnos á emplear en el estudio de muchas teorías de que jamás han de hacer uso después en el ejercicio de su carrera, un tiempo mucho mejor aprovechado dedicándolo á estudios y ejercicios de verdadera y frecuente aplicación práctica.

El asunto, repito, es del mayor interés para el Cuerpo de Ingenieros de Caminos y para los demás al servicio del Estado, y conviene, por tanto, que se estudie con detenimiento, á fin de darle acertada solución definitiva; pues sabido es que algunos, aunque felizmente muy conta-

dos, de nuestros compañeros, son decididos partidarios de que prevalezca para el ingreso en el Cuerpo la solución quizá peor, en mi opinión, como lo sería la de la oposición entre todos los que, llegado el caso de proveer las vacantes, tuvieran el título de Ingeniero; con la idea, además, en aquéllos, de que posteriormente se aplique para los ascensos análogo procedimiento, modificado de esta ó de la otra manera, pero sin atenerse á la antigüedad rigurosa; quedando así destruída la base fundamental de nuestra organización.

Una observación más, y no la menos importante, para concluir por hoy. Háse dicho por algunos que, aun en la hipótesis de no admitir desde ahora en la Escuela de Caminos ningún alumno con el carácter de interno ú oficial, habrán de transcurrir, por lo menos, de veinticinco á treinta años, para que se restablezca la normalidad, ó sea, para que ingresen por antigüedad en el Cuerpo los Ingenieros que esperan colocación, y los alumnos actuales de aquélla á los cuales por equidad se les otorgue el mismo derecho; y en esto se fundan para opinar en el sentido de que mientras aquel caso no llegue, nada debe resolverse acerca de la nueva solución que se adopte para el ingreso.

A mi juicio, es este un error lamentable; porque, cuando menos, se pone en tela de juicio la base de la antigüedad rigurosa, y porque, además, no transcurrirá, positivamente, la mitad de aquel plazo sin que se restablezca la normalidad, lo cual se patentiza con el siguiente sencillo cálculo aproximado.

De 264 plazas se compone hoy el

Cuerpo de Ingenieros, y de 480 el de Ayudantes de Obras públicas, según el Real decreto de 19 de Julio de 1892. Si á estos números se agregan: 53 Ayudantes de las dos últimas promociones, que aun no han ingresado en el servicio del Estado en la Península ó en Ultramar; 52 Ingenieros que se hallan en igual caso; y 226 alumnos de la Escuela, á los cuales se les concederá, por equidad, el ingreso por antigüedad, se tendrá un total de 1.075.

Ahora bien; el número de bajas por defunción y por jubilaciones en el Cuerpo de Ingenieros, compuesto hoy, como se ha dicho, de 264 plazas, puede graduarse, sin exageración, en seis anuales. Corresponden, por tanto, proporcionalmente, á aquel total 24 bajas anuales, y, en un plazo de catorce años, 336 bajas, número superior al de 331, entre Ayudantes é Ingenieros, que aun no han ingresado en el servicio del Estado, é incluyendo además en él los 226 alumnos, en la hipótesis, nada probable, de que todos éstos concluyan la carrera sin perder el carácter de alumnos internos de la Escuela. Y si á todo esto se agrega que el cumplimiento del artículo 51 de la vigente ley de Presupuestos, estableciendo, hasta cierto punto, el monopolio de la profesión, ha de dar algún resultado, obligando, entre otras cosas, á las Diputaciones provinciales y á los Municipios á no ocupar más que á Ingenieros y Ayudantes en el servicio de vías de comunicación; si se tiene en cuenta que, á pesar del estado de paralización en que se encuentran hoy las obras públicas y del espíritu de economía que domina en los servicios del Estado,

no han experimentado reducción las plantillas de los Cuerpos de Ingenieros y Ayudantes; y, por último, que todo hace presumir que en un período relativamente corto cese la actual paralización, y entren aquéllas en actividad exigiendo el aumento de las plantillas, se comprenderá con cuánta razón he podido antes decir que dentro de diez ó doce años, á lo sumo, habrán ingresado en los Cuerpos respectivos los 331 individuos, entre Ingenieros, Ayudantes y alumnos, más arriba citados.

Más todavía: para llegar á este resultado no será preciso, seguramente, que la Escuela de Caminos se cierre hoy por completo á los alumnos internos, sino que aun podrán en ella ingresar anualmente algunos con aquel carácter, si bien en número muy reducido.

Hora es ya de terminar este artículo; pero no lo haré sin rogar una vez más á mis compañeros, que, después de enterarse de los documentos que se publicarán en el número próximo del BOLETÍN, mediten un poco sobre materia tan importante, á fin de llegar pronto, entre todos, á la solución más conveniente para los intereses de nuestro Cuerpo, sin menoscabo de los generales del país.

ANTONIO MOLINA.

Madrid 20 de Septiembre de 1893.



MOVIMIENTO DEL PERSONAL

OBRAS PÚBLICAS

INGENIEROS

El Ingeniero segundo D. Juan Cervantes y Sanz de Andino, que ha ingresado en servicio activo por Real orden de 8 del corriente, ha sido destinado á la Jefatura de Obras públicas de la provincia de Madrid.

Ha sido trasladado de la provincia de Logroño á la Demarcación de Vascongadas y Navarra D. Alberto Machimbarrena y Sogorza.

Se ha dispuesto que el Ingeniero primero D. Rafael Coderchs cese en el cargo de Delegado Regio del Sindicato de Riegos de Lorca y pase á continuar prestando sus servicios en la Jefatura de la provincia de Gerona.

El Ingeniero primero D. Jesús Grinda y Forner, que servía en la provincia de Segovia, ha sido nombrado Delegado Regio del Sindicato de Riegos de Lorca.

Ha sido nombrado Secretario de sección de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos el Jefe de segunda clase D. Bernardo González y García Gutiérrez, que servía en el Depósito central de Faros.

Ha solicitado su jubilación por imposibilidad física el Inspector general de segunda clase D. Eduardo O'Kelly y Recur.

AYUDANTES

Ha sido destinado á la Jefatura de la provincia de Albacete el Ayudante segundo en prácticas, Oficial cuarto de Administración, D. Enrique de Caldas y Guzmán.

Igualmente lo ha sido á la de Barcelona el de la misma clase y categoría D. Luis Martínez Lledó.

Se han concedido treinta días de licencia por enfermo al aspirante á Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Enrique González Granda y Silva.

Igualmente le han sido concedidos por la misma causa cuarenta y cinco días de licencia al Ayudante primero, Jefe de Negociado de tercera clase, D. José M. Pérez Sanjuán.

SOBRESTANTES

Se han concedido cuarenta y cinco días de licencia por enfermo al Sobrestante tercero, Oficial quinto, D. Manuel Blanco y Padilla.

Ha sido trasladado de la Jefatura de la División de ferrocarriles de Madrid al Ministerio de Fomento, Negociado de explotación de ferrocarriles, el Sobrestante segundo, Oficial cuarto, D. Fernando García Bermúdez.

Igualmente lo ha sido de la Jefatura de la provincia de Toledo á la División de Ferrocarriles del Este el Sobrestante tercero, Oficial quinto, D. José Mañes Casaux.

IMP. DE LA VIUDA DE M. MINUESA DE LOS RÍOS
Miguel Servet, 13. — Teléfono 651