

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

BOLETÍN

AÑO DE 1891.

Madrid 20 de Enero.

Núm. 2.º

CUESTIONES IMPORTANTES

En la situación anormal, y por lo tanto, transitoria, en que se halla el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, se presentan diversas cuestiones de la mayor importancia para sus intereses colectivos; aún más, si cabe, para los individuales, y sobre todo para los generales del país.

Al encontrarnos investidos de la representación con que nos han honrado nuestros compañeros; dado nuestro deseo de cumplir este empeño tan bien como nos permitan nuestros limitados medios de acción; seguros de coincidir con la opinión de la inmensa mayoría de los individuos del Cuerpo, y teniendo en cuenta la transcendental importancia de las resoluciones que los altos poderes adopten respecto á nuestra clase, nos creemos en el ineludible deber de empezar nuestros trabajos como redactoras de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS manifestando estas opiniones, que garantizamos ser las de casi todos los Ingenieros de Caminos.

Pero siendo varias las cuestiones que se presentan y bastante complejo su conjunto, nos limitaremos á ligeras indicaciones; pues de lo contrario ocuparíamos muchas páginas con lo que acerca de esto nos ocurre, y tal vez traspasaríamos los límites en que debe-

mos contenernos. Esto no obstante, insistiremos sobre lo mismo si las circunstancias lo hacen necesario.

Muy sensible es, ciertamente, que individuos que han terminado tan laboriosa carrera como la de Ingeniero de Caminos, se hallen, al salir de la Escuela, imposibilitados de ejercer la profesión que han elegido para atender á su subsistencia y sin esperanza de realizar esta legítima aspiración en un breve plazo. Si, según resulta de todas las probabilidades, al cabo de cinco años ha de haber la enorme cifra de 300 Ingenieros esperando plaza en el Cuerpo, y si se tiene en cuenta que, por término medio, ocurren anualmente diez vacantes, se llega á la conclusión evidente, pero irracional, de que los diez últimos de aquellos individuos tendrán que estar en expectación de destino durante treinta años; lo que quiere decir que, próximamente, á los cincuenta y cuatro años! *empezarían á ser Ingenieros segundos*. Como tal enormidad es inadmisibile, se piensa en los medios para obviar este grave inconveniente, y de la acertada solución deben ocuparse cuantos se interesen por el Cuerpo, y ha de ser objeto de concienzudo y detenido estudio por parte de los que hayan de resolver.

Una de las soluciones en que se ha pensado, aunque no podemos creer que de una manera meditada, es la *destruc-*

ción del principio de antigüedad, haciendo la provisión de vacantes de ingreso ó de ascenso por medio de oposiciones ó concursos.

En teoría, este procedimiento no es inadmisibile, pues de este modo parece que se recompensa el mérito personal, obteniendo más beneficios el que más los merece; pero en la práctica, están ya bien probados los inconvenientes de este modo de proceder. Aun suponiendo la suma competencia, la más rigurosa justicia y el más claro discernimiento (lo cual ya es mucha suposición), en las personas que constituyesen este alto tribunal calificador, difícilmente resultarían justas sus decisiones: no hay que echar en olvido, ni hay que patentizar, porque á diario lo vemos, que el que cuenta con mayor valimiento (y no valor personal), es el que obtiene las mayores ventajas, absolutamente en todos los organismos del Estado; y es corriente postergar á personas de indiscutible mérito, en beneficio de medianías que, por su propio esfuerzo, jamás pasarían de la esfera más vulgar; y esto ocurre y tiene que ocurrir siempre, porque intervienen en tales cosas: la simpatía y afectos personales, el recuerdo de beneficios recibidos ó la consideración á personas socialmente superiores; y éstas, que son cualidades estimables en el hombre, son funestas cuando han de servir de base para juzgar el mérito relativo de varios individuos.

Por otra parte, ¿se habría conseguido algo con este sistema en beneficio de los que esperan colocación oficial? De ninguna manera. Las plantillas del Cuerpo de Caminos comprenden un total de 265 plazas, y elíjase sus individuos del modo que se quiera, siem-

pre resultará la misma diferencia entre el total de los que tienen título y el número de los que sirven al Estado; ó lo que es igual, habría el mismo contingente de Ingenieros sin plaza en el Cuerpo, por lo que ninguna ventaja se habría obtenido. En cambio, aparte del inconveniente señalado, resultaría que habría Ingenieros nuevos ocupando plazas, en tanto que personas con méritos probados y mucha práctica profesional se hallarían fuera del Cuerpo ó rebajados, pudiendo dar el caso de haber un Inspector de 30 años y un Ingeniero segundo de 60, ó de que un Ingeniero joven fuera jefe de otro que hubiera sido profesor suyo. Esto no es una utopía: es una consecuencia lógica de este procedimiento para proveer las vacantes.

La manera de satisfacer las legítimas aspiraciones de los que esperan colocación, es otra muy distinta. En primer lugar, este exceso de Ingenieros es debido exclusivamente al período de existencia que ha tenido la Escuela general preparatoria; pues aunque los alumnos que á ella concurrieron empezaban á prepararse para una de las carreras civiles, elegida de antemano, según sus aficiones, al encontrarse con la preparación terminada y con la facultad de elegir la carrera que más les conviniera, casi todos optaban por la de Caminos, creyendo, sin duda, que les ofrecía más lucrativo porvenir. Pero suprimida aquella Escuela, y restablecido el antiguo plan de estudios, las promociones volverán á quedar reducidas al número de alumnos, que siempre, menos en dicha época, han tenido; de donde resultaba y resultará el equilibrio aproximado entre el número de vacantes anuales y el de nuevos Ingenieros. De modo que solamente hay

que preocuparse del actual exceso de Ingenieros y de alumnos en la Escuela, debido á la causa señalada; pero es de suponer que de estos últimos no terminen todos la carrera en tantos años como cursos comprende la enseñanza oficial; pues es lógico que algunos empleen más tiempo, porque no son iguales las aptitudes de todos y porque no hallarán la lenidad con que, tal vez, hubiesen contado. De modo que esta cifra calculada de 300 Ingenieros sin plaza, dentro de 5 años, tendrá indudablemente una importante reducción. Pero sean los que quieran, podrían todos, en un plazo relativamente breve, hallar el modo de utilizar su carrera, adoptando dos resoluciones importantísimas: una motivada por las necesidades del país; otra inspirada en la más estricta justicia y extremadamente lógica.

La primera se reduce al aumento de plazas en el Cuerpo, *no para favorecer á sus individuos, sino en beneficio del País y del Estado*. Las plantillas existentes el año 1877 componían un total de 250 Ingenieros y, desde aquella fecha se ha aumentado solamente en 15 el número de Ingenieros con cargos oficiales, á pesar de ser evidente la necesidad de mayor aumento por las razones siguientes, entre otras varias: compárese la Memoria de Obras públicas de aquel año con la última publicada, y se verá la enorme diferencia que existe entre las obras construidas entonces y las hoy existentes; entre el número de proyectos aprobados y los que hoy existen y se piensa hacer. Véase, después de hecha esta comparación, si los 250 Ingenieros que entonces juzgaba el Estado necesarios para el servicio de las Obras públicas, más los 15 de aumento en tantos años, son suficientes

en la actualidad. Los hechos mismos afirman esta deficiencia. ¿No es sabido por todos que en la mayor parte de las provincias hay obras terminadas sin liquidar, con grave perjuicio para los intereses del Estado y de los particulares; proyectos nuevos sin hacer, á pesar de su urgencia y necesidad; otros para reformar que esperan largo tiempo esta reforma, y, en una palabra, un servicio muy deficiente, á pesar del buen deseo y asiduidad de los Ingenieros? ¿No es notorio que, á pesar de la excesiva actividad de todos, los asuntos esperan largo tiempo sin resolver por falta de Ingenieros para desempeñar el vasto trabajo de las Obras públicas? ¿A qué obedece el hecho, muchas veces repetido, de que un Ingeniero que ejerce un destino donde hace falta, sea destinado en comisión, para llevar á cabo en otra parte un proyecto, una liquidación ó cualquier otro servicio también preciso, desatendiendo su cometido principal?

Todo esto obedece á que las necesidades han aumentado notablemente en pocos años, y el personal no; y como los hechos tienen siempre más fuerza y son más lógicos que todas las opiniones, porque traducen una ley fatal, los hechos precisamente son los que, de la manera más imperiosa, exigen el aumento de Ingenieros al servicio del Estado.

Además, el plan de carreteras aún está incompleto; existen las líneas generales de un plan de ferrocarriles secundarios, del cual aún no se ha decidido ni el ancho de la vía, y cuya realización es urgente; queda por estudiar en totalidad un plan de canales y pantanos de riego, cuya necesidad en un país como el nuestro es inútil encarecer; queda en definitiva por estudiar y por

construir la gran mayoría de las obras que han de producir extraordinario desarrollo en la riqueza del país; obras eminentemente reproductivas; obras que por su beneficiosa influencia son la única manera posible de conjurar los graves conflictos económicos que pesan sobre España. Pero ¿quién ha de llevar á cabo tan magna y urgentísima empresa sino los Ingenieros de Caminos? Y ¿cómo han de realizarla los 265 que comprenden las escalas si no pueden siquiera tener al día el servicio que les está encomendado?

Tan extraordinaria fuerza tienen estos argumentos, que no se concibe cómo pasan los años y no se aumenta las plantillas del Cuerpo, para atender con preferencia á todo esto. Únicamente puedo explicarlo nuestro tradicional sistema económico de ahorrar en lo necesario y reproductivo, y gastar grandes sumas en lo superfluo é inútil.

La segunda resolución que proporcionaría á los Ingenieros que esperan vacante la remuneración á que tienen derecho; la que aconseja la más elemental justicia, la que nadie puede rechazar sin censurable parcialidad, es la *privativa* para el Cuerpo de Caminos, lo mismo que la tienen todas las profesiones. En este caso, los cargos y trabajos del Ingeniero de Caminos no podría ejercerlos ó realizarlos más que el que tuviera este título precisamente, y no cualquiera, como ahora ocurre. Claro es que las Empresas y particulares que necesitaran Ingenieros, no acudirían á los que han terminado últimamente su carrera, que están desprovistos de la necesaria práctica profesional; pero acudirían á los Ingenieros que ya cuentan con esta condición, los cuales dejarían el Cuerpo por *conveniencia*

propia, no *contra su voluntad*, como los que aún no han conseguido ingreso, y claro es que en las vacantes producidas por aquéllos ingresarían éstos, con beneficio para todos.

Pero acerca de esta cuestión ya se ha insistido bastante, en este periódico y en otros sitios, por lo que parece inútil repetir los argumentos; pues lo único práctico y que hay que esperar, es una disposición que conceda no este favor, sino esta justicia.

Volviendo ahora á la cuestión primeramente tratada, queda perfectamente probado que la solución de proveer las plazas por cualquier procedimiento que no sea la rigurosa antigüedad, nada resuelve, á nadie favorece, y produce, por el contrario, gravísimos perjuicios; equivale á tanto como desprestigiar primero y destruir después el Cuerpo de Ingenieros de Caminos; y la única razón que se podría invocar en apoyo de esta reforma, que es el premio á méritos especiales de los individuos, es completamente ilusoria desde el momento en que para recompensar á unos cuantos se hace un perjuicio irreparable á la totalidad.

Justo es que se recompense especialmente al que se distingue; pero hay medios de verificarlo sin perjudicar á los demás; y es seguro que toda recompensa obtenida con lesión ajena, sería renunciada por todo el que se precie de buen compañero y de hombre digno; y, como estas gracias, parece que habrían de recaer en el que realmente se distinguiera, mucho oscurecería esta distinción si las admitiese faltando á aquellas dos condiciones. Concédase en buen hora, *porque es justo*, un beneficio positivo al que lo merezca, del mismo modo que se castigaría al que delinquiese;

pero no se piense halagarle destruyendo y desprestigiando la colectividad de que forma parte.

Además, el público se encarga siempre de recompensar estos méritos; pues es indudable y ocurre sin excepción que, el que sobresale en una clase determinada de trabajos, es el preferido para los que sea preciso realizar de aquella clase; y, por lo mismo que resulta un *especialista*, puede decirse, además de esta preferencia y del crédito profesional, obtiene el rendimiento á que se ha hecho acreedor.

Solo nos falta, para terminar, hacer un ruego á los llamados en último término á decidir estas cuestiones, para que fijen su atención en estas líneas antes de resolver; pues pudiera ocurrir que por falta de datos, y con el mejor deseo, resultase, de una resolución poco pensada, un perjuicio irreparable para el Cuerpo de Caminos.

Merece esta detención, el beneficio del País, en primer término; la conveniencia del Estado, y los muchos merecimientos de nuestro Cuerpo. Y como existen las soluciones que indicamos, con beneficio evidente para todos los intereses, la lógica nos hace deducir que nuestras consideraciones no serán despreciadas.

CÁRLOS ALFONSO.

SECCIÓN OFICIAL

MINISTERIO DE FOMENTO DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

Carreteras.—Construcciones.

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento me dice con esta fecha lo que sigue:

Ilmo. Sr.: S. M. el Rey (Q. D. G.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien autorizar á V. I. como Presidente de la Redacción de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS para insertar en dicho periódico profesional las noticias, proyectos, y en general, toda clase de documentos que existan en la Dirección del ramo que no tengan carácter reservado, y cuya publicación conceptúe útil para el mejor conocimiento del estado actual de las obras públicas en España y su desarrollo sucesivo.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos.»

Lo que traslado á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 1.º de Enero de 1891.—El Director general, *B. Quiroga*.—Sr. Presidente de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

Esta Real orden es una prueba más del gran interés que tanto el Sr. Ministro de Fomento como el Sr. Director de Obras públicas, se toman porque sean conocidos los muchos trabajos realizados por los Ingenieros, cuya publicación indudablemente ha de contribuir al mayor prestigio del Cuerpo.

Esta Redacción, á nombre propio y en representación de sus compañeros, agradece mucho esta nueva prueba de consideración hacia los Ingenieros de Caminos.