

jubilación, se acuerda que las Zonas expresen su opinión sobre el asunto.

Reglamento del Cuerpo de Ingenieros de Caminos.—En vista de la continuada intromisión de otras especialidades en nuestro campo profesional, se acuerda que la Comisión Ejecutiva redacte un nuevo reglamento del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, en el que se especifique concretamente cuáles han de ser los servicios de la competencia exclusiva de nuestro Cuerpo. Una vez aprobado el reglamento por la Comisión Central se solicitaría la aprobación de la Superioridad.

Tarifas.—Se acuerda que la Comisión Ejecutiva insista para que sean aprobadas las que redactó el Instituto de Ingenieros Civiles.

Incompatibilidades.—El delegado de la Zona de Madrid manifiesta que, existiendo compañeros con duplicidad de cargos oficiales, la Comisión Central debe estudiar este extremo.

Otros delegados indican que también debe estudiarse el caso de la compatibilidad de cargos oficiales con cargos de carácter particular, y como consecuencia, se acuerda que, en cuanto a la duplicidad de cargos oficiales, debe solicitarse de la Superioridad que cese tal anomalía, y en cuanto a la posibilidad de desempeñar cargos oficiales y particulares, se estudie por las Zonas y se propongan soluciones en la próxima reunión de la Comisión Central.

Accidentes del trabajo.—El delegado de la Zona de Málaga hace presente la triste situación en que se encuentran los ingenieros que sufren un accidente del trabajo, pues no existe en la actualidad nada para remediarla. Dada la importancia del asunto, se acuerda que se estudie en las Zonas.

Fichero de la Asociación.—A petición del delegado de la Zona de Valladolid, se toma el acuerdo de organizarlo, remitiendo a cada ingeniero una ficha para que la llene conforme a sus deseos.

Asociados en la provincia de Murcia.—En vista de la petición de algunos ingenieros de la provincia de Murcia para que se cree una nueva zona o, por lo menos, una delegación en dicha provincia, se acuerda que, estando pendiente el estudio del reglamento de la Asociación, se aplaze este asunto hasta que las Zonas hayan manifestado su opinión sobre el mismo.

Refuerzo de los ingresos de la Asociación.—El delegado de Valladolid propone la creación de sellos o pólizas para incrementar los ingresos. Con este motivo se vuelve a tratar de la colegiación obligatoria, y se acuerda que por cada Zona se efectúe el plebiscito necesario para resolver este interesante asunto.

Ingenieros libres.—El delegado de La Coruña interesa que la Comisión Ejecutiva esté atenta para conocer el informe que el Consejo de Estado ha de emitir respecto a este particular.

Orfelinato.—El delegado de Zaragoza pregunta en qué estado se encuentra este asunto, y el secretario adjunto manifiesta que, como vocal de la Comisión nombrada por el Instituto de Ingenieros Civiles, sabe que por éste ha de remitirse en breve a las Asociaciones la ponencia que ha sido redactada.

Como puede verse por el resumen que hemos hecho, las sesiones celebradas últimamente por la Comisión Central han representado un intenso trabajo. Los temas tratados tienen tal importancia, que exigirán asimismo a las Zonas una atención sostenida.

Los ingenieros de la Zona de Valencia han colmado de atenciones a los compañeros que a dicha población acudieron. Haciéndonos intérpretes de los sentimientos de estos últimos, expresamos todo el agradecimiento que merecen los primeros.

La edad de jubilación

Enterada la Comisión Ejecutiva de la Asociación de que se ha presentado una proposición a las Cortes para

que se eleve a 70 años la edad de jubilación de los ingenieros, y siendo el asunto de evidente urgencia, se dirigió en instancia al presidente exponiendo el deseo de que se mantuviese la edad de jubilación en la actual de 67 años.

Al mismo tiempo solicitó de las Zonas que manifestaran lo más rápidamente posible su criterio, y la mayoría se ha pronunciado ya de acuerdo con la opinión de la Comisión Ejecutiva.

La Zona de Madrid y el paro obrero

La Zona de Madrid, en su reunión del 24 del pasado enero, tomó el siguiente acuerdo acerca de los proyectos de ley anunciados para remediar el paro obrero:

“Vistos los proyectos y proposiciones de ley orientados a remediar el paro obrero forzoso, presentados al Parlamento por la minoría Popular agraria y por el Gobierno, en los que se preconiza como solución parcial del gravísimo problema la urgente realización de obras de utilidad general, la Zona de Madrid propone a la Comisión Ejecutiva que la Asociación concurre a la información pública correspondiente, si la hubiese, o, en todo caso, dé a conocer su opinión sobre el asunto del modo que se estime oportuno, señalando las normas que, a su juicio, deben inspirar la forma en que pueda ser llevado a cabo tan plausible propósito.

A tal fin, a continuación se indica lo que sólo aspira a ser un guión o criterio básico para el desarrollo de las actividades consideradas, pero en el que se ha procurado tener en cuenta las circunstancias angustiosas de los que aguardan el alivio de su tristísima situación, al par que la eficacia de los trabajos que contribuyan a remediar aquélla.

Parece condición esencial, dada la urgencia del caso, que las obras que se pretenda poner en marcha sean de fácil y pronto comienzo. También conviene que los trabajos puedan ser suspendidos sin grave detrimento para la obra, si así lo aconsejaran las circunstancias.

Asimismo se estima preferible el emprender gran número de obras pequeñas que constituyan por sí unidades de utilidad inmediata y directa, a la construcción de pocas obras de gran entidad, la utilización de las cuales es más remota y menos segura, pues al emprenderlas no siempre se sabe si se las podrá terminar.

Por último, otro aspecto interesante de la cuestión consiste en que se dé empleo a los obreros en las zonas o regiones en que el paro se haga sentir, absorbiendo, a ser posible, la mano de obra sobrante de cada localidad en trabajos radicados en las proximidades de la misma, con lo que se evitan los desplazamientos de personal y las grandes concentraciones de obreros forasteros, que tan claros inconvenientes ofrecen. Este punto está íntimamente ligado con el anterior.

Consecuencia de todo lo apuntado es que las obras que resultan más adecuadas para el objeto que se persigue son las que en gran número tienen con seguridad estudiadas—y en muchos casos aprobadas—los centros provinciales o locales dependientes del Ministerio de Obras públicas: Jefaturas, Juntas de puertos, Delegaciones hidráulicas, etc., y que sólo se hallan en espera de que sean autorizados los créditos oportunos. Entre esas obras figuran las de intensificación de los trabajos de conservación de carreteras (tan necesarias a veces, dada la escasez de las dotaciones ordinarias), las de mejoras de detalle en los trazados, ensanche y rectificación de curvas, aumento de visibilidad, reparaciones especiales en puntos determinados, contorno de núcleos urbanos para evitar travesías defectuosas, sustitución de pasos a nivel por otros superiores o inferiores, pequeños abastecimientos de agua, etc.

En general, se debe evitar la ejecución de grandes obras con vista al alivio del paro; pero también las de esta clase que, por otro motivo, se encuentren en ejecución pueden contribuir eventualmente al fin propues-

to sin más que consignar en sus Pliegos de Condiciones la facultad de adoptar dos ritmos distintos de trabajo: el normal, según el plazo de ejecución previsto, de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias, y otro acelerado, en el que, con cargo a los fondos destinados a combatir el paro, se abone a los contratistas los intereses de demora de los importes de obra ejecutada que no se pueda incluir en las certificaciones mensuales ordinarias por falta de consignación. Esto daría una flexibilidad muy conveniente a tales trabajos, que así, en casos de necesidad, podrían emplear doble o triple número de obreros que en régimen corriente.

Algo sobre los enlaces ferroviarios de Madrid

Aun cuando la obligada reserva de la Comisión nombrada en 7 de diciembre último para dictaminar acerca de las obras en curso de ejecución entre Atocha y Las Matas no nos permita tener referencia directa y autorizada de las opiniones expuestas en su informe, parece que ante los hechos consumados, y dado el gasto derivante de su abandono, por la imprescindible necesidad de prevenir posibles hundimientos, se ha estimado preferible continúen las del túnel diametral, pero con el desarrollo muy lento, en tanto se ultiman las del ferrocarril Madrid-Burgos, cuya línea —sin razón postergada— hubiera constituido en su día el principal argumento en pro de semejante obra, a causa de la forzosa excentricidad de su estación terminal para viajeros en Chamartín, a 6 kms de la Puerta del Sol, y sin facilidad de mayor acercamiento, en virtud de la expansión normal de esta villa, acentuadísima hacia el Norte.

Desde luego, tenemos entendido ha debido recomendarse una importante reducción en las estaciones intermedias de Recoletos y Ministerios, que seguramente al principio funcionarían sólo a modo de apeaderos, mientras futuras necesidades no impongan su siempre factible ampliación, a lo sumo, a cuatro vías.

Suponemos también habrá sido aconsejado construir, ante todo, la galería de desagüe a lo largo del subterráneo, hasta desembocar en el colector llamado El Carcañón, pues el agotamiento con bombas del agua existente en las tierras de acarreo y relleno, bajo cuya masa ha de excavarse el subterráneo siguiendo la vaguada natural, bien importante, de esa extensa zona madrileña, lleva consigo el peligro de succión del cemento arcilloso que mantiene la compacidad del subsuelo, donde, existiendo antiguas galerías para el abastecimiento y saneamiento de la capital, se agrava el riesgo de posibles asentamientos o movimientos del terreno, cuyas consecuencias, en algún caso, cabe ofrezcan caracteres alarmantes de verdad.

Tampoco creemos aventurada la hipótesis de que se haya recomendado al mismo tiempo la conveniencia de suspender los escasos trabajos realizados a partir de Las Matas, así como estudiar de nuevo y con más calma el empalme de la red del Norte con el Madrid-Burgos, que presenta cierta dificultad por la depresión del Manzanares, cuyo punto de paso resulta, en cierto grado, casi indiferente.

El aspecto jurídico de la cuestión —sin que a nadie pueda ocultarse la ligereza cometida al emprender obras tan importantes y costosas sin llenar los debidos requisitos legales— es asunto encomendado al letrado asesor de la Comisión. Y en cuanto al punto de vista urbanístico, ha quedado seguramente en libertad para su estudio el Ayuntamiento de Madrid.

Finalmente, por lo que respecta a la avería sufrida por la galería de los Canales del Lozoya, lógico será la detención de las obras del túnel hacia Atocha (aconsejada también para más minucioso proyecto del empalme con la estación del M. Z. A.), sin perjuicio de la consolidación del terreno o del desvío de la cañería llamada de Barrios Bajos, a costa, naturalmente, del presupuesto destinado a las obras de Enlace.

La suspensión de las clases en las Escuelas especiales

Con motivo de recientes incidentes universitarios hubieron de suspenderse, por Orden ministerial, las clases de los distintos Centros de enseñanza superior que dependen del Ministerio de Instrucción pública, y entre ellos las de las Escuelas especiales de Ingenieros y Arquitectos.

En representación de los estudiantes de estos Centros, la Federación de los mismos, INGAK, se dirigió a los Poderes públicos en demanda de que se restableciera la normalidad académica en sus Escuelas, donde ningún disturbio se había producido ni era de esperar.

Prescindiendo de alguna aspereza de forma, debida al ardor juvenil, es de alabar la actitud de estos alumnos, preocupados, ante todo, de sus estudios, de cuya asidua y entusiasta consecución han de depender los servicios que están llamados a prestar en su día al país.

Atenta a estas aspiraciones, la Superioridad ha acordado que las clases de estas Escuelas sean reanudadas, habiendo así ocurrido, sin ningún incidente, el lunes 29 del pasado.

De desear será que el ejemplo cunda, y que los estudiantes todos, olvidados de luchas intestinas y de preocupaciones ajenas a sus estudios, eviten estridencias que siempre han de traducirse en su propio perjuicio.

Cursillo sobre «Cemento»

En nuestro número anterior publicamos el programa de este cursillo, cuya primera conferencia será el 16 de febrero próximo.

Por error se indica en dicho cuadro como fechas para las conferencias de los Sres. López Franco y Benítez las fechas del 2 y 3 de marzo, siendo así que se celebrarán el 23 y 24 de febrero.

Las conferencias comenzarán a las 6,30 de la tarde.

Inauguración del nuevo local del Instituto de Ingenieros Civiles

El día 15 del presente mes, a las cinco de la tarde, y con asistencia del presidente de la República y de los ministros de la Gobernación, Obras públicas, Hacienda y Agricultura, se verificó la inauguración del nuevo local del Instituto de Ingenieros Civiles. Fueron recibidos por la Directiva del Instituto y gran número de miembros que le esperaban a la entrada del local. En él, y después de recorrerlo y hacer grandes elogios de sus magníficas instalaciones, pasaron a la sala de conferencias.

El presidente del Instituto, Sr. Pérez Urruti, dió la bienvenida al jefe del Estado y le ofreció el concurso de las Asociaciones de Ingenieros que integran el Instituto para la obra de engrandecimiento económico del país. Exaltó el espíritu de fraternidad y manifestó cómo se vió lastimado este sentimiento con la expulsión violenta de unos cuantos ingenieros, sólo por motivos políticos. Pide que se revisen esas arbitrariedades para dar satisfacción a la justicia y a la colectividad.

Aboga por la defensa del título de ingeniero frente a los intrusismos nacionales o extranjeros. Expone después un índice de aspiraciones colectivas, y termina mostrando su optimismo en el pronto resurgir de España, para el cual el Instituto de Ingenieros Civiles de España ofrece su colaboración más decidida y entusiástica.

A continuación el presidente de la República pronunció elocuentes frases, que termina recordando lo que España y la República esperan del trabajo y de la adhesión de los ingenieros españoles.

Terminados los discursos, que se aplaudieron extraordinariamente, el presidente y su comitiva fueron obsequiados con un "lunch" en una de las salas del nuevo