

AÑORANZA DEL ESCALAFÓN

Por Fernando Mejón Zarraluqui

Ex Presidente de la Asociación de Ingenieros de Caminos

Ex Consejero del Colegio de Caminos y Miembro de su Comité de Dirección

El ABC del 28 de agosto publica una carta en la que se culpa a la desaparición de los Escalafones de funcionarios, la defectuosa gestión de ciertos organismos de la Comunidad Autónoma Valenciana. Eso me hizo recordar, que la desaparición del Escalafón del Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos provocó un gran disgusto en la mayoría, por no decir la totalidad, de los compañeros, y siendo a la sazón Presidente de la Asociación, realicé una gestión con el Subsecretario de Obras Públicas, que por desconocida, merece comentarse.

Sin embargo antes de ello, permítaseme hacer algo de historia y algunos comentarios.

El Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos se fundó en 1799, como hasta 1803 no se creó la Escuela, los primeros títulos de Ingenieros de Caminos se otorgaron a varios arquitectos, fijándose el nº de miembros del cuerpo inicialmente en 16.

Los primeros años de vida de la Escuela fueron algo tumultuosos, con periodos de cierre, como consecuencia de la invasión francesa.

A partir de 1934 ya tuvo una actuación ininterrumpida aunque el sis-

tema de ingreso experimentó varias vicisitudes. Según expone D. Vicente Machimbarrena, que fue Director de la Escuela, en la recopilación de sus Artículos publicados en diversos números de la Revista de Obras Públicas y titulada "Memorias de la Escuela de Caminos" editada por la "Tipografía Artística" en 1940, durante los 60 años transcurridos entre 1839 y 1898 (promoción a la que perteneció D. Vicente) salieron de la Escuela 784 ingenieros. Si bien en los primeros 50 años el promedio fue de 10, y en los otros 10 de 36 "Debido a que invaden la Escuela los alumnos procedentes de la Politécnica. Entonces se vio el prestigio de nuestra carrera" (Sic).

La Escuela se creó, y así se mantuvo hasta la reforma de Enseñanzas Técnicas de 1957, como una "fábri-

ca" de Ingenieros para el Estado como bien expone Machimbarrena: "El ingreso en el Cuerpo de Caminos está tan íntimamente ligado con el ingreso en la Escuela, que ambos han sido siempre en la práctica un sólo y único problema, ya que son contadísimos los que por eventualidades de la vida, no terminan la carrera una vez dentro de la Escuela, que como es única, de ella salen numerados los alumnos para ingresar en el escalafón del Cuerpo, en el que se ha ascendido siempre por rigurosa antigüedad" (Sic). Sin embargo, debido al prestigio alcanzado buen número de Ingenieros dejaban el Estado para prestar servicios en Empresas privadas, y así en el Escalafón publicado en 1º de marzo de 1936 aparecen 1275 ingenieros de los que próximamente la mitad se hallaban al servicio del Estado, proporción que se mantiene en el año 1960 en el que de 1500 ingenieros prestan servicio en el Estado 742.

Las causas que originaban las "fugas" del Estado hacia Empresas eran muy diversas; fundamentalmente, el prestigio, como dice Machimbarrena, de los titulados por la Escuela de Caminos era muy elevado, por lo que los Ingenieros de Caminos estaban muy solicitados en todos los ordenes de la Sociedad. Durante bastantes

períodos, salían de la Escuela más ingenieros que vacantes existían en el Escalafón, y los nuevos Ingenieros se encontraban en situación de "expectativa de ingreso" a veces durante algunos años, encontrando colocación en Empresas, en las que luego muchos se quedaban. Por otra parte considerándose incompatible el "profesorado" con el Servicio Activo, los Profesores de la Escuela, trabajaban en Empresas, y ellos mismos solían proponer a los alumnos que terminaban la Carrera el que "fichara" por su Empresa.

Por Decreto de 23 de noviembre de 1956 se aprobó el nuevo Reglamento Orgánico del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, estableciéndose tres categorías: Activo, Supernumerario y Excedente.

Hasta esa fecha las situaciones eran: Activo, Supernumerario en Servicio Activo y Supernumerarios, pasándose estos últimos a la situación de Excedentes con el nuevo Reglamento, aunque temporalmente se les reservaron sus derechos.

Consecuencia de la circunstancia expuesta era que los Supernumerarios en ambos Reglamentos conservaban su posición en el Escalafón entre dos Numerarios, y ascendían aunque no ocuparan puesto en el Estado (siempre que hubieran cumplido el requisito de haber estado dos años mínimo en la categoría anterior). Los Excedentes quedaban congelados en la posición que se encontraran al concedérseles la excedencia y si reingresaban en el Estado lo hacían en el nivel que tenían en aquella fecha.

Debido a aquella prerrogativa para los Supernumerarios, era frecuente, solicitar el reingreso al final de la vida profesional, cuando al realizarlo se conseguía un destino de las categorías superiores: Ingeniero Jefe, Inspector, miembro del Consejo de

Obras Públicas, o incluso Presidente del Consejo de Obras Públicas.

Las consecuencias de esta práctica eran que se ascendía a la categoría de Ingeniero Jefe con bastante edad, por el tapón que realizaban los reingresados en Categorías superiores, y como puede verse en el Escalafón de 1964, los "Ingenieros Primeros" próximos a ascender a Jefes de Segunda Clase se encontraban muy cerca de los 60 años, mientras la mayor parte de los Consejeros tenían solamente 60 años o pocos más, lo que implicaba un lapso corto de permanencia en la categoría de Jefe.

Al conocerse las intenciones de suprimir los Escalafones, se trató el asunto en la Asociación, y solicite una entrevista con Vicente Mortes, que desempeñaba el cargo de Subsecretario.

Mortes me justificó la conveniencia de suprimir el Escalafón, ya que ascendiendo con tan elevada edad a Jefe, resultaba que los que mejor se conservaban físicamente solían solicitar destinos distintos de las Jefaturas de Obras Públicas, dejando estos a los mas comodones o mas cascados.

Yo le contesté que si ese era el único problema, existía un medio de rejuvenecer el Cuerpo, ya que la práctica que se seguía era la de que las vacantes se cubrían alternativamente entre ascenso y reingreso, y si se modificaba tal proporción dedi-

cando por ejemplo nueve de cada diez a ascenso y una a reingreso, se conseguiría en breve tiempo rejuvenecer el Cuerpo.

Por supuesto no se consiguió nada, siendo evidente que existían otras razones, y que la decisión procedía de esferas más altas.

A partir de ese momento, habiendo desaparecido el Escalafón, se produjeron nombramientos un tanto sorprendentes, no por incompetencia presumible de los designados, o por proceder de otra rama de actividades, pues todos los titulados en nuestra Escuela estábamos capacitados perfectamente para actuar en cualquier sector, sino por su relativa juventud, existiendo en el seno del mismo Servicio compañeros más veteranos.

Ciertamente, no existe un sistema absolutamente perfecto, todos tienen ventajas e inconvenientes. La "Libre Designación" entraña el riesgo del favoritismo hacia los amigos o correligionarios del político de turno. El "Concurso de Méritos" depende de una valoración subjetiva de los méritos, etc. El Escalafón es el procedimiento más imparcial, y solamente en unos casos muy singulares que precisen de una formación muy especial y cumpliéndose ciertos requisitos podría estar justificado otro procedimiento.

No cabe duda que durante los 166 años que se utilizó este sistema dentro del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, con Gobiernos de naturaleza muy diferente, tanto el Cuerpo como sus miembros gozaron de un gran prestigio.

Por supuesto, no es previsible que se vuelva a implantar el Escalafón, ni que eso nos afectara ya a un buen número de compañeros, pero eso no es impedimento para que se le añore y se le dedique un recuerdo. ■