

La autonomía de la Escuela de Caminos

Con motivo de la publicación del decreto de 24 de octubre último, que ha dejado en suspenso el artículo 11 del Reglamento de la Escuela de Caminos, se ha preguntado si esto afecta a la autonomía que fué concedida a este Centro docente en abril de 1926, como consecuencia lógica de su progresiva evolución cultural.

Voy a recordar los trámites que se siguieron para, hacer esta reforma trascendental en el régimen de la Escuela de Caminos.

Al poco tiempo de ser nombrado director, en mayo de 1924, acaricié la idea de que se nos concediera plena autonomía, no sólo docente, que prácticamente ya la teníamos, sino también económicoadministrativa. Nombré, al efecto, una Comisión de profesores, que la estudiara, y al año justo de ejercer el cargo de director, en mayo de 1925, la Junta de profesores aprobaba unánime, después de meditado estudio, una propuesta que, para mayor precisión, se presentó en los términos de un proyecto de decreto-ley, que el ministro, al llegar a su conocimiento, remitió a informe del Consejo de Obras públicas, que lo dió satisfactorio, y también unánime, con fecha 23 de julio de 1925.

No se adoptó, sin embargo, resolución definitiva, sino que la Superioridad, con gran cautela, indicó la conveniencia de aportar nuevos datos, y acordó que el profesor de la Escuela, Sr. G. Quijano, se trasladara a Francia y Alemania para recoger antecedentes respecto al funcionamiento de las Escuelas similares de ambos países, y muy especialmente de la de Puentes y Calzadas y de la Escuela Superior Técnica de Aquisgrán, estudio que extendió, además, a la de Karlsruhe.

Las Escuelas técnicas alemanas, que tienen el carácter de Universidades, nacieron autónomas, y como su funcionamiento y eficacia son satisfactorios, no ha habido motivo de cambio, por lo que no se concibe que funcionen, administrativamente, en forma distinta a la autonómica.

Es más interesante para nosotros el estudio de lo que a este respecto ha ocurrido en Francia, donde el régimen autonómico de la Escuela de Puentes y Calzadas es relativamente moderno y sus afinidades con la nuestra de Caminos mucho más grandes.

La primera Escuela especial que en Francia alcanzó la autonomía fué la de Minas, y precisamente los buenos resultados obtenidos durante quince años indujeron al director de la de Puentes y Calzadas, profesor también de Ferrocarriles en la primera de dichas Escuelas, a solicitar la extensión a la segunda de un régimen ya ensayado con éxito completo.

Con estos antecedentes se concedió en Francia la autonomía a la Escuela de Puentes y Calzadas, por los decretos de 7 de enero de 1922, dictados en cumplimiento de la ley de 29 de abril de 1921, con características análogas a las que se adoptaron en la Escuela de Caminos por decreto-ley de 30 de abril de 1926, cuyo Reglamento se aprobó, también por decreto-ley, en 20 de septiembre del mismo año; así que desde la concepción de la idea en el seno de la misma Escuela, hasta que fué realizada, trans-

currieron dos años, en los que se maduró el proyecto con todo género de asesoramientos.

En el *Anuario* de la Escuela de Caminos del curso de 1925-1926 pueden verse el informe del Consejo de Obras públicas y la Memoria del profesor don Pedro G. Quijano, a los que se ha hecho referencia.

* * *

La autonomía lograda se inspiró en la tendencia moderna de conceder vida propia a todo centro o servicio capacitado para regirse por sí mismo, al ensancharse el campo de sus funciones, descargando al Estado de la improba labor que se le acumula con su necesaria intervención en la compleja vida contemporánea.

No se crea, sin embargo, que autonomía equivale a independencia; al contrario: el Estado no pierde nunca de vista el funcionamiento del organismo autónomo, para lo cual se creó, al concederla a la Escuela de Caminos, la Junta de Gobierno, presidida por el mismo ministro de Fomento, que puede delegar en alguno de los directores generales de los servicios de Obras públicas.

Tiene esta Junta carácter esencialmente social, pues sus raíces se hallan no sólo en los centros públicos técnicoadministrativos, como el Ministerio de Fomento y el Consejo de Obras públicas, sino también en las Empresas privadas que tienen interés directo en el buen funcionamiento de la Escuela, tales como las de ferrocarriles, de riegos, hidráulicas y constructivas, así como en las Asociaciones de Ingenieros de Caminos y de Alumnos de la Escuela.

Esta amplia base social ha ensanchado el campo de actividad de la Escuela de Caminos, en beneficio de la enseñanza y de la técnica ingenieril, mediante recíprocas colaboraciones. Así vemos la frecuencia con que vienen a dicha Escuela ingenieros de Caminos, profesores de las Facultades de Ciencias y Medicina de la Universidad, ingenieros y profesores extranjeros, a dar cursillos de ampliación y conferencias y a realizar trabajos de investigación en sus laboratorios, en los que intervienen profesores y alumnos. De un modo permanente auxilian la enseñanza de la Escuela de Caminos varios universitarios (un médico, un geólogo y un químico).

Simultáneamente se ve a la Escuela, mediante su Profesorado, intervenir activamente en todos los Congresos mundiales científicos y técnicos, dar consejos y emitir informes solicitados por Corporaciones públicas y privadas, y difundir por España y el Extranjero el progreso de la nación en nuestra peculiar actividad, por medio de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, que desde que se encargó de ella la Escuela ha adquirido singular desarrollo e importancia.

Al fundarse recientemente la Escuela Nacional de Sanidad, con el carácter también de autónoma, ha llegado al contacto con la de Caminos para utilizar su personal científico y el laboratorio de Ingeniería sanitaria, con lo que se ha conseguido llevar esta especialidad a su verdadero centro.

Gracias a la autonomía tiene la Escuela de Caminos personalidad jurídica para poseer, con lo que va

formando un patrimonio corporativo, que se acrecienta poco a poco con subvenciones, donativos e ingresos variados. Así, desde que se concedió la autonomía, se han hecho a la Escuela diversos legados, algunos como el de Portuondo, en el que expresamente se indica que se concede a la Escuela autonomía.

Entre las varias obras de carácter social que la Escuela realiza en beneficio de sus alumnos, citaré los auxilios que presta a los que, por azares desgraciados de la suerte, quedan en posición económica que les impide terminar la carrera. Para remediar tan desgraciada contingencia autoriza el artículo 30 del Reglamento a conceder pensiones o becas, con el carácter de préstamos de honor, que se reintegran en el plazo amplio de diez años después de salir de la Escuela.

Actualmente existen ocho alumnos que disfrutan este beneficio, a los que se da, además de las matrículas gratuitas, 250 pesetas mensuales.

Funciona tan bien esta obra social, que los dos primeros becarios, que terminaron recientemente la carrera, uno ha reintegrado en poco tiempo toda su deuda y el otro viene entregando cien pesetas mensuales, lo que tiene alto valor educativo.

El progreso docente de la Escuela en estos años de autonomía ha sido tan evidente, que no necesita que lo ensalce, ya que lo pregonan cuantos nos conocen. Por eso, a los que sienten dudas o hablan por los recuerdos que conservan de épocas pasadas, les invito a que examinen el funcionamiento de todos los servicios de enseñanza, para que por sus propios ojos vean que están montados como en las más adelantadas Escuelas del Extranjero.

* * *

Y vuelvo al punto de partida de este artículo. ¿Peligrará la autonomía en estos momentos de radical transformación? A cuantos, por su amor a la Escuela, me han hecho esa pregunta, les he contestado, sinceramente, que, en mi concepto, no. La autonomía no es un privilegio concedido a la Escuela de Caminos, sino una prueba de confianza a la que se había hecho acreedora por su brillante historia, para

que su progreso se acentúe, y los hechos han venido a corroborar esta fundada presunción.

Es cierto que la concesión corresponde al período de Gobierno dictatorial; pero se ha hecho una revisión muy minuciosa de todo lo legislado entonces, y sabemos que en el Ministerio de Fomento la Subcomisión informante estudió con especial cuidado la aplicación que ha tenido el Real decreto-ley de 30 de abril de 1926; un miembro de la citada Subcomisión giró una visita a la Escuela para enterarse de todos los antecedentes y consecuencias de la autonomía, y aunque, como es natural, se guarda la más escrupulosa reserva acerca del resultado de esta investigación, me basta saber que fué completa y fácil, dada la vida transparente de la Escuela, reflejada en sus *Anuarios*, y que se ofrece a la vista de cuantos la visitan, para tener la firme convicción de que el Gobierno ha sido informado en el sentido de que deben las Cortes legalizar esta disposición de la Dictadura.

Esta convicción tiene, además, un fundamento legal. El Reglamento de la Escuela de Ayudantes de Obras públicas, dependiente de la Escuela de Caminos, ha sido sancionado por decreto del Gobierno provisional de la República, fecha 24 de junio de 1931, y este Reglamento se adapta totalmente al de Autonomía.

La misma suspensión del artículo 11 del Reglamento de la Escuela, que se refiere a la aprobación por la tática del presupuesto, después de haberlo sido por la Junta de Gobierno, es una confirmación de la creencia indicada, ya que su alcance, según dice el preámbulo, no es otro que restituir a la soberanía de las Cortes la facultad de aprobar los Presupuestos de la nación, en los que habrá de figurar la subvención a la Escuela autónoma, como ocurre en los presupuestos de la nación francesa con los centros docentes autónomos.

La autonomía concedida a la Escuela de Caminos es una reforma de orientación moderna, democrática y social, que encaja dentro del credo de los partidos políticos que dominan en las Cortes Constituyentes e integran el Gobierno actual, y como en los cinco años que lleva funcionando los resultados han superado a las más halagüeñas esperanzas, no hay motivo fundado para creer que sea derogada.

Vicente MACHIMBARRENA
Director de la Escuela de Caminos,
Canales y Puertos

Sobre el proyecto de Ordenación ferroviaria

Con este título se ha publicado muy recientemente en la REVISTA una nota, cuya justificación se basa en el hecho de que "asunto de tan vital interés profesional, y para el país, traído debe ser a la REVISTA con la máxima información posible", afirmándose, además, que dicho proyecto "ha sido tema principal de una de las reuniones del Consejo de ministros", designándose en el mismo día una ponencia para llegar "a un acuerdo definitivo sobre el caso".

Se halla, por lo tanto, este asunto *sub judice*, como suele decirse, y por esta razón, aun reconociendo su grandísima trascendencia, me habría parecido indiscreto dar a la publicidad detalles y antecedentes relativos al mismo; pero como la nota citada obedece indiscutiblemente a informaciones obtenidas en los centros ofi-

ciales, he de estimar necesario completar dicho estudio con la máxima información posible requerida por la importancia del tema.

Todos los vocales del expresado Consejo habrán de reconocer que el texto del artículo publicado por la REVISTA es la transcripción literal del preámbulo anejo al proyecto de nueva Ordenación ferroviaria que, con fecha 8 del próximo pasado mes de octubre, sometió el señor Prieto al examen del Pleno del referido Consejo, a virtud del cometido encomendado por el decreto de 30 de mayo último a la Comisión creada para estudiar las modificaciones del Estatuto ferroviario sancionado por el Real decreto de 12 de julio de 1924, Comisión presidida también por el Sr. Prieto.

Dicho preámbulo no fué discutido ni en el seno de