

# MEMORIAS DE LA ESCUELA DE CAMINOS

## ÉPOCA CONTEMPORÁNEA DEL CRONISTA

POR VICENTE MACHIMBARRENA

XII

### Antecedentes al proyecto de Autonomía.

INFORMES PREVIOS. — TRANSFORMACIÓN NECESARIA DE EDIFICIOS E INSTALACIONES. — AMPLIACIÓN DEL TERRENO DE LA ESCUELA. — HOMENAJE AL CONDE DE GUADALHORCE, MINISTRO DE FOMENTO, QUE OTORGÓ LA AUTONOMÍA.

En la sesión de la Junta de Profesores de 8 de julio de 1919, presidida por Gaztelu, se presenta, discute y aprueba un proyecto de bases para la concesión de la Autonomía a la Escuela, que no llegó a remitirse a la Superioridad.

Al año siguiente, se vuelve a insistir en la implantación de esta importante reforma y se estudian nuevas bases, en las que se tuvieron en cuenta: el Reglamento de la Escuela de 1917, el proyecto de Autonomía Universitaria sometido a las Cortes y los acuerdos sobre enseñanza técnica del Congreso de Ingeniería, celebrado en Madrid en 1919, y aunque el proyecto fué aceptado por la Junta de Profesores, se dejó, a propuesta mía, en suspenso su elevación al Ministerio, porque se vió, por algunos tanteos que se hicieron, que todavía no era el momento de que prosperase.

Al poco tiempo de mi nombramiento de director, en mayo de 1924, nombré una Comisión de Profesores, que presidí, para que estudiara un proyecto de plena autonomía, no sólo docente, que prácticamente la teníamos, sino también económico-administrativa. 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 términos de un proyecto de Decreto-Ley, cuando ejercía el poder el general Primo de Rivera.

La Superioridad lo remitió a informe del Consejo de Obras Públicas, que lo dió favorable y también unánime, con fecha 13 de julio de 1925.

No se adopta, sin embargo, resolución definitiva, sino que el Ministro de Fomento, que ya era don Rafael Benjumea, Conde de Guadalhorce, con gran cautela, creyó conveniente la aportación de nuevos

datos, y acordó que el Profesor de la Escuela González Quijano se trasladara a Francia y Alemania a recoger antecedentes respecto al funcionamiento de las Escuelas similares de ambos países, muy especialmente de la de Puentes y Calzadas, de París, y de la Escuela Superior Técnica de Aquisgrán, estudio que se extendió a la de Karlsruhe.

Las Escuelas técnicas alemanas nacieron autónomas, y las de Minas y Puentes y Calzadas de Francia alcanzaron este régimen, respectivamente, por leyes de 1906 y 1921.

En el *Anuario* de la Escuela de Caminos del curso de 1925-1926, pueden leerse el informe del Consejo de Obras Públicas y la Memoria del Profesor González Quijano, a que antes he hecho referencia.

Ocupaba a la sazón la cartera de Fomento, como he dicho, el insigne Ingeniero de Caminos Conde de Guadalhorce, que desde el primer momento de su actuación ministerial dió muestras de clara visión en los problemas nacionales dependientes de su Ministerio, que abordó con miras elevadas, tales como la creación de las Divisiones Hidrográficas, sus planes urgentes de construcción de Obras Públicas, la organización del Circuito de Firmes Especiales, etc.; así, que en el acto se dió cuenta de la trascendencia que tenía en el porvenir de la enseñanza técnica la concesión de la autonomía a la Escuela de Caminos, con el pensamiento de hacerla extensiva a las demás Escuelas Especiales de Ingeniería.

\* \* \*

Los dos años que duró la indicada tramitación continué la labor progresiva iniciada por Gaztelu, proseguida por Mendizábal. En tiempo de ellos se construyeron, como queda dicho en capítulos anteriores de estas Memorias, los edificios destinados a Laboratorios de alumnos, a ambos lados del edificio principal, construido por Carderera. Este último edificio se reformó radicalmente para adaptarlo a las modernas orientaciones de la enseñanza.

En el llamado Laboratorio de Electro-Mecánica —en cuya planta baja se instalaron, en tiempo de

Gaztelu, las máquinas hidroeléctricas y aparatos más fundamentales — hubo necesidad de seguir ampliándolos, a medida de las exigencias de los trabajos que los alumnos realizaban en él, al mismo tiempo que se disponían en las plantas de sótano y principal los Laboratorios de Química, Análisis de materiales y los de Metalografía y Fotometría.

En el otro edificio, más pequeño, que al principio se destinó sólo a garaje y laboratorio de automovilismo, se construyó, aprovechando la gran altura de su única nave, un piso intermedio en el contorno, que por la configuración del terreno tiene acceso directo, con lo que se dispuso de una superficie de unos cien metros cuadrados, donde acabó por establecerse con amplitud el Laboratorio de Ingeniería Sanitaria, que se utilizó, no sólo por los alumnos de la Escuela de Caminos, sino también por los de la Escuela Nacional de Sanidad.

Las obras de reforma del edificio principal siguieron con gran impulso, gracias a los créditos extraordinarios, que con ese objeto se fueron consignando en tiempo de Mendizábal, y al año de tomar posesión de la dirección logré cuatro créditos más, que sumaban 152 196,05 pesetas, para continuar las obras empezadas.

Fué tan radical la transformación de este edificio, que sólo quedaron de él los muros de fachada y carga, las dos escaleras principales y los elementos resistentes de suelos y cubierta.

Se cambiaron las distribuciones de todos los pisos, los entarimados, las pinturas y decorados de paredes y techos, las puertas, los herrajes, la disposición de museos y gabinetes, el alumbrado, la calefacción, etc. Se construyó una nueva escalera con ascensor, para facilitar las comunicaciones de los pisos desde el sótano al ático, y se renovó todo el moblaje de mesas, bancos, pupitres, encerados móviles con aparatos de proyecciones, cuartos róperos individuales y de aseo con instalaciones higiénicas, hasta lujosas.

En el *Anuario* que redacté en el curso de 1924-25, se describen con detalle estas reformas y se incluyen plantas y fotografías, que dan idea acabada de ellas.

Todavía en el curso de 1925-26, antes de implantarse la autonomía, hubo necesidad de aprobar un presupuesto extraordinario de 194 504,65 pesetas, para ultimar las reformas indicadas, que se extendieron hasta el jardín.

Tenía éste, desde que se construyó la Escuela junto al Parque del Retiro, elementos excelentes

de los que no se improvisan, tales como grandes coníferas, cedros, pinos, tejos vigorosos de noble aspecto, así como otros árboles de fronda de especies más humildes; pero todo muy desordenado, lo mismo que los caminos de acceso, que no tenían ni el ancho, ni la pendiente, ni los peraltas, ni los firmes adecuados, cosa impropia de una Escuela de Caminos, precisamente.

Se redactó un proyecto de reforma del jardín, que transformó éste, complemento de la obra arquitectónica, mediante nuevos caminos y arreglo de los antiguos, plazoletas artísticas con fuentes, y hasta un pequeño monumento en memoria del cultísimo ex profesor D. Eduardo Saavedra, obra del famoso escultor Inurria.

Llegó así la Escuela de Caminos a ser un modelo de las existentes, no sólo en España, sino también en el extranjero, y para conservarla en perfecto estado se aprovechaban las vacaciones estivales, de tal modo, que al empezar los cursos estuviera todo en el mismo estado que al terminar las obras de reforma y embellecimiento. No se veía el más leve desconchado en las paredes, ni un cristal roto o simplemente quebrado, ni el más ligero desperfecto en los muebles, que el ebanista reparaba, dejándolos flamantes. Paredes limpias de letreros, cera en los pisos, pulcritud en todas partes, que infunden respeto a los alumnos y el orgullo de pertenecer a un centro de enseñanza tan bien cuidado y atendido. Recuerdo que en la visita que hizo a la Escuela S. M. el Rey D. Alfonso XIII, en diciembre de 1927, exclamó, al contemplar el aseo y elegancia que reinaba en todos lados: "Esto, más que un edificio público parece un club aristocrático".

¡Qué contraste más vivo entre esta Escuela y aquella otra de mis tiempos de estudiante, instalada en un caserón indecoroso de la calle del Turco, con su entrada lóbrega, su escalera vulgar, sus miserables y destartaladas aulas, algunas sin luz directa; sus suelos de ladrillo, sus paredes blanqueadas con cal, sus mesas y bancos de pino, maltratados, y sus antihigiénicos retretes en el fondo de la clase de dibujo, en cuyas paredes se veían algunos desahogos, en verso, de los alumnos, contra los Profesores o la Escuela, tales como la aleluya siguiente:

"Quien diga que el tiempo vuela,  
No pasó por esta Escuela";  
indicio de aburrimiento y desamor.

En cambio las promociones actuales salen de ella vitoreándola y vuelven unánimes a su seno para celebrar cualquier acontecimiento de su existencia colectiva.

\* \* \*

Fué tan rápida la utilización del edificio de la Escuela, reformado, y de los Laboratorios, para desarrollar en ellos los nuevos métodos de enseñanza, que pronto resultaron insuficientes, a pesar de que se utilizaron incluso los subsótanos para montar canales de experimentos de hidráulica, y de que, a medida que se desalojaban las viviendas de algunos funcionarios, por muerte o jubilación, incluso la del Secretario de la Escuela, se transformaban, destinándolas a fines docentes. En esta última vivienda se estableció la Escuela de Ayudantes de Obras Públicas.

No quedaba ninguna parcela de terreno en que levantar nuevas construcciones para más Laboratorios de enseñanza e investigación, pues el jardín era indispensable expansión, y, por sus fuertes pendientes, tampoco se presta a dicho objeto.

Los terrenos contiguos formaban parte del Parque de Madrid (el Retiro) y del Observatorio Astronómico. Una de las gestiones más difíciles que realicé como director, y llevé a feliz término, fué la incorporación a la Escuela de una parcela de terreno del Retiro. Para justificar su necesidad dirigí, en 1926, un escrito al Ministerio, con planos, y la visita que nos hizo S. M. el Rey D. Alfonso XIII, con el Ministro de Fomento, al año siguiente, a la que antes me he referido, tuvo por principal objeto enseñarle, desde la terraza del Laboratorio de Electro-Mecánica, el terreno en cuestión, para que viesen la poca importancia y nulo aprovechamiento que tenía para el público que acudía al Parque del Retiro y su gran conveniencia para la Escuela. Al poco tiempo el Alcalde de Madrid presentó una moción, que aprobó el Pleno de la Corporación, accediendo en parte a nuestros de-

seos, y después de varios trámites en la Dirección de Administración Local y en el Ministerio de Hacienda, quedó aprobado el expediente de incorporación por Real Decreto-Ley de 11 de marzo de 1929.

La parcela de terreno cedido mide 35.000 pies cuadrados.

\* \* \*

Como antecedente al proyecto de concesión de autonomía, es oportuno dar cuenta de que, con motivo de la elevación al Ministerio de Fomento del insigne Ingeniero de Caminos Conde de Guadalhorce, la Asociación del Cuerpo decidió hacerle, el día 14 de diciembre de 1925, un homenaje de adhesión y simpatía, que revistió extraordinaria importancia. Se eligió, como lugar más a propósito para celebrarlo, la Escuela de Caminos.

Así pudo el Ministro, que por su continua permanencia en Málaga no la había visitado desde que terminó la carrera, apreciar su transformación radical y el entusiasmo que por ella sentían Profesores, alumnos y, en general, todos los Ingenieros del Cuerpo, que en aquel día llenaban, no sólo el salón de actos, sino todas sus dependencias.

Cuatro meses después refrendaba el Decreto-Ley concediendo la autonomía a la Escuela, que me trasladó con una carta, en la que, en términos vehementes expresaba, entre otras cosas, la seguridad "de que esta *nueva era* será de gran esplendor para los éxitos de su tan querida Escuela"; carta a la que contesté, diciendo: "Si para usted ha sido motivo de legítimo orgullo unir su nombre a la nueva etapa de la Escuela, que hoy se inaugura, imagínese lo que será para mí, que por azar me encuentro al frente de ella en momento tan transcendental de su vida".

Ambas cartas se publicaron en el número de 15 de mayo de 1926 de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.