

Talento reconozco en todos para ello, y reconoceré con muchísimo gusto y confesaré el saber, de cualquier género que sea, en los individuos del distinguido Cuerpo de Minas, como en toda persona que lo tenga y que lo pruebe; como pediré siempre la libertad más amplia para adquirirlo y manifestarlo y emplearlo sin traba alguna en las profesiones industriales. Pero ese saber y la competencia que de él resulta no serán atributo del *Ingeniero de Minas* ni de la corporación que lleva este nombre; serán atributo personal y particular que nada tendrá que ver con la competencia del Ingeniero de Minas certificada por su título profesional.

Es preciso no olvidar nunca que en esta tierra, donde el Estado en todo interviene, y da patentes de hombre científico, estas patentes no se extienden más allá de lo que expresa el título. Fuera de este, lo repito, puede existir competencia para los servicios de otra profesión diferente: competencia tan grande ó mayor que en los que poseen el título de esta profesión; pero para exigir que aquella sea reconocida, es preciso *manifestarla, probarla*, y cuando se manifiesta y se prueba, como antes he dicho, es un atributo puramente individual, nunca el de una *corporación ó clase*.

Resumiendo: mis ideas, que no son ofensivas para nadie, ni en la intención, ni en la expresión, ni en el fondo, pueden formularse, aplicadas al caso de que se trata, por la manera siguiente:

El Cuerpo de Ingenieros de Minas, y estos como tales Ingenieros, no han estudiado lo necesario, ni son competentes *oficial ni científicamente* para el servicio administrativo y técnico de los aprovechamientos de aguas, más que puedan serlo algunos de sus individuos, más que todos los Ingenieros de Caminos juntos; como podrá haber alguno que sea competentísimo en materia de ferro-carriles, ó en cualquiera otra extraña á la profesión del Ingeniero de Minas.

El Gobierno, descargando al Cuerpo de Ingenieros de Caminos de dicho servicio de aguas y confiándolo al Cuerpo de Minas, cometería un disparate, si antes no daba á este Cuerpo, por los medios que para el objeto hay en la organización de nuestro país establecidos, la competencia *científica* de que hoy carece, y por falta de la cual no podría hoy desempeñar con acierto el citado servicio de aprovechamiento de aguas.

Concluyo suplicando á V. se sirva hacer insertar estos renglones en nuestra REVISTA, y repitiéndome su afectísimo amigo y compañero

GABRIEL RODRIGUEZ.

Sr. Director de la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS

Barcelona 1.º de Mayo de 1865.

Muy Sr. mio y estimado compañero. Ruego á V. permita la inserción en la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS de la siguiente aclaración al escrito del Ingeniero Sr. la Sala titulado *Obras de puertos* publicado en el núm. 8 del mencionado periódico.

Sin entrar en la cuestión que trata dicho señor respecto á las ventajas ó inconvenientes que pueden presentar los sistemas de construir diques en el mar por muros casi verticales de piedra concen-

tada, y de escolleras á piedra perdida, me creo en el deber de aclarar el párrafo que dice así. *Lo que actualmente pasa en las obras del puerto de Barcelona y las dificultades casi indispensables con que tropieza para llenar las condiciones exigidas en el proyecto son un ejemplo algo más concluyente que el tan repetido de Dover.*

Se debe observar que la dificultad en las obras del puerto de Barcelona procede de no dar las canteras, en todo su desarrollo de explotación, el número de piezas que se supuso en el proyecto, en un volumen dado de desmonte conforme á la explotación, en limitada línea de cantera, de la anterior contrata que sirvió de tipo para la actual apreciación.

De aquí la necesidad de alterar la clasificación en el número de piezas y el precio señalado á la unidad de obra ó de rescindir el contrato.

Esta dificultad verdaderamente insuperable, pero que no altera en nada el sistema de construcción propuesto, puede ocurrir en todas las obras y más especialmente en las de puertos que exigen tan gran cantidad de piedra, toda vez que no es posible poder asegurar que las condiciones de los bancos que las suministran, sean las mismas en calidad y cantidad en la superficie que en el interior, y mucho menos en puntos distantes, como sucede en la montaña de Monjuich de Barcelona, en donde se presentan distintos y aun opuestos é irregulares buzamientos en la estratificación general del terreno.

Así pues, si en el proyecto del puerto de refugio del Musel, en la concha de Gijón, por ejemplo, no correspondiesen las canteras dando los bloques naturales del tamaño que se haya juzgado necesario para el relleno del muro, la consecuencia lógica será la dificultad insuperable de realizar el puerto bajo las condiciones establecidas en esta parte del proyecto, sin que por eso deje de ser posible la erección de los diques según el sistema de su autor.

La dificultad pues, casi insuperable de las obras del puerto de Barcelona que cita como un ejemplo el Ingeniero Sr. la Sala no arguye en favor ni en contra en cualquiera de los sistemas que se examinan en los primeros números de este año de la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS.

Queda de V., Sr. Director, afectísimo compañero Q. B. S. M.

JOSÉ RAPO.

Por las noticias y artículos no firmados,
F. GONZALEZ.

SUMARIO.

Obras de puertos: por el Ingeniero Sr. D. Salustio G. Regueral.—Proyecto del plan general de ferro-carriles.—Pruebas verificadas en los puentes sobre el Noya, para la recepción de la línea de Tarragona á Martorell; por el Ingeniero Sr. D. José María Faquinet.—Bibliografía.—Parte oficial.—Noticias varias.—Comunicados.

EDITOR RESPONSABLE D. FRANCISCO GONZALEZ.

MADRID.—1865.

IMPRENTA DE LA VIUDA DE D. JOSE COSME DE LA PEÑA.
calle de Atocha, núm. 149.