

17

BOLETÍN

DE LA

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

AÑO DE 1893.

MADRID 30 DE ABRIL

NÚM. 10.

LOS INGENIEROS MILITARES Y LAS OBRAS PÚBLICAS

En el número 5.055 del periódico *El Liberal*, correspondiente al miércoles 25 del actual mes de Abril, aparece un pequeño artículo, firmado A., titulado «Los ingenieros militares», en el que se da cuenta de una conferencia habida entre el Sr. Ministro de la Guerra y una comisión de jefes y oficiales de aquel cuerpo, presidida por el ilustre general Sr. Alameda.

Según dicha comisión, al cuerpo á que aquellos señores pertenecen, *asiste el derecho* de ejercer como Ingenieros al servicio de empresas particulares, y autorizar con su firma los proyectos de Obras públicas que, para su aprobación, sean presentados al Ministerio de Fomento. Han visto dichos señores lastimados *sus derechos* por el Real decreto de 7 del actual, que exige en su artículo 2.º que todo proyecto de carretera que se redacte en lo sucesivo, vaya autorizado con la firma de un Ingeniero de caminos ó Ayudante de Obras públicas.

En opinión del articulista, «el fundamento de esta reclamación no puede ser más irrefutable, puesto que por ser el cuerpo de Ingenieros militares anterior al de caminos, á aquél estuvieron encomendadas en un principio todas las obras públicas de

» España, y aun después de creado este último cuerpo, gran número de ferrocarriles y carreteras del Estado y particulares han sido proyectados y construídos por Ingenieros del ejército.....» «Si á esto se añade el que, por consideraciones que no son del caso, los Ingenieros del ejército han desempeñado en Ultramar repetidas veces destinos de Obras públicas en sustitución de los de caminos, queda plenamente probado que el Real decreto en cuestión es injusto y perjudicial á los intereses é historia del cuerpo de Ingenieros militares.»

Y en efecto; nada queda, no ya plenamente, sino ni débilmente probado; y aunque según dice el Sr. A., firmante del artículo, el fundamento de la reclamación *no puede ser más irrefutable*, en breves palabras quedará demostrado que *no puede ser más vulnerable*.

Parece lógico, en primer lugar, que para cada uno de los servicios nacionales haya una clase de funcionarios afecta á su desempeño, y de aquí resulta la diversidad de profesiones y la pluralidad de dependencias oficiales. Claro está que algunas carreras tienen bases afines y conocimientos comunes en parte, por lo que los individuos que poseen una de ellas tienen competencia para desempeñar alguna parte de las otras; tal analogía existe entre todas las carreras de In-

genieros civiles y arquitectos; entre la de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y la de Ingenieros militares; entre la de medicina y la de farmacia. Pues bien; un médico no está autorizado para establecer una botica; un Ingeniero civil no lo está para mandar una sección militar; á un Ingeniero de cualquier clase se le prohíbe construir una casa, y se podría citar otra porción de restricciones.

Este criterio, que es lógico y eminentemente práctico, se funda en la precisión de garantizar los intereses de cada clase y de definir la esfera de acción de cada uno; y aun dentro de la misma clase existen las categorías que, aparte de la recompensa á la antigüedad y al trabajo progresivos, significan una distribución de cometidos y atribuciones. Es decir, que existe una lógica organización dentro de cada cuerpo y una bien entendida separación de funciones entre unas y otras carreras.

Hubo una época en que siendo muy reducido el número de Ingenieros de Obras públicas existentes en España, hubo que autorizar á los ingenieros militares y á todo el que tuviera la competencia necesaria, para desempeñar el cometido de Ingenieros de caminos; y tal medida estuvo perfectamente en su lugar, puesto que así lo reclamaban las necesidades del país en este ramo. También en Ultramar han desempeñado los ingenieros militares cargos de ingeniería civil, y en este concepto han prestado importantes servicios; puesto que desde luego *tienen conocimientos suficientes* para desempeñar parte del cometido de los Ingenieros de caminos.

Análogamente, sería muy lógico que si un día el número de jefes y oficiales de ingenieros del Ejército fuera menor del preciso, se recurriera, *mientras hiciese falta*, á otros funcionarios que pudiesen reemplazarlos. Y ni esta idea es disparatada, ni es caso nuevo; pues podría citar algún jefe del Cuerpo de caminos, muy distinguido y competente, que durante la última guerra civil construyó obras militares de defensa con todo el acierto que era de esperar. Esto está perfectamente justificado *cuando hace falta*; pero pasada esta necesidad ¿sería lógico que los funcionarios empleados eventualmente en un cargo que no es el suyo propio, continuasen desempeñándole?

¿Es justo y tiene el menor fundamento que, pasada aquella época de escasez de Ingenieros de caminos, en que se dictó aquella autorización, continúen otros funcionarios diferentes prestando los servicios propios de aquéllos? ¿Por ventura al Ingeniero civil á que me he referido se le ocurrió un solo momento ocupar en el cuerpo de ingenieros militares un cargo análogo al de su categoría en el de Caminos?

Por otra parte, ¿de dónde nacen esos pretendidos derechos de los militares para trabajar como ingenieros civiles? Según el articulista de *El Liberal*, de que el cuerpo de Ingenieros militares es anterior al de caminos; pues según esto, con el mismo fundamento deben tener derecho á ocupar plazas del cuerpo jurídico-militar, por ejemplo, que es más moderno que el suyo, ó de cualquier otro que se encuentre en este caso. Y para ser lógico, si la antigüedad es la razón su-

prema, debe reconocer el articulista que los individuos del cuerpo más antiguo, de cualquier clase que sea, tendrán el *indiscutible* derecho á ejercer cargos relativos á cualquier otro.

No hay duda, como ya se ha dicho, de que los repetidos Ingenieros tienen competencia bastante para construir algunas obras públicas; pero aquí no se trata de la cuestión de competencia, sino de la de justicia. Y al hablar de ésta, no se hace referencia exclusivamente á los Ingenieros militares. Al Ingeniero de Caminos se le prohíbe todo, *pero absolutamente todo*, lo que no sea el exclusivo ejercicio de su carrera; y en cambio pueden penetrar en sus atribuciones y perjudicarle en sus intereses, no solamente los Ingenieros de las demás clases y los Arquitectos, sino todo el que quiera; basta la firma de un hombre, aunque no tenga profesión alguna, para autorizar un proyecto de una obra pública; basta *querer* para titularse Ingeniero (generalmente jefe, ¿por qué quedarse corto?) para servir (muchas veces para nada) á una empresa ferroviaria; y si el individuo es extranjero, tanto mejor; porque si bien es verdad que han venido á España muy distinguidos Ingenieros franceses, ingleses y belgas, para trabajar en ferrocarriles, también lo es que basta pasar los Pirineos para darse un título que, en España y en todas partes, cuesta mucho trabajo obtener.

De este modo se reúnen: una tolerancia extraordinaria é injustificada para que todo el que quiera pueda proyectar y construir obras, y la presunción de muchos de *entender algo* de ellas, como si la carrera de Ingeniero de Caminos se redujera á colo-

car hiladas de ladrillos entre tongadas de mortero.

Pero volviendo al principal objeto de estos renglones, parece raro que esos señores Ingenieros militares que tanta afición tienen á la profesión de Ingeniero de Caminos no la hayan estudiado directamente; pero aún no es tarde, pues les queda el fácil recurso (y esto se hace con gusto cuando hay verdadera afición) de examinarse, en la Escuela especial correspondiente, de todas las asignaturas que comprende la carrera, y adquirir de este modo su título oficial; y los que tal hagan, obrarán perfectamente oponiéndose con todas sus fuerzas á que ejerzan como Ingenieros de Caminos los que no tienen este título, así como hacen perfectamente ahora en no consentir que sea Ingeniero militar el que no haya estudiado *precisamente* esta carrera.

Sin duda es mucho más cómodo ejercer dos carreras no teniendo más que una; pero esta comodidad está en absoluta oposición con la justicia y con la lógica.

¿Se quiere llegar á la libertad de profesiones? Décretese desde luego. Mala solución sería, pero justa. ¿Se quiere, y esto es lo procedente, respetar los derechos de cada uno? Pues es necesario, y valga la frase vulgar, tirar de la cuerda para todos. ¿Quieren los Ingenieros militares ejercer como de Caminos? Consuéntase también á éstos desempeñar los cargos de aquéllos. ¿No les parece bien esta solución? Pues conténtense con ser *exclusivamente* Ingenieros militares, que es su profesión, y no traten de herir intereses tan respetables como los suyos (aunque por desgracia no

tan respetados), invocando *derechos* absolutamente infundados.

Es brillante indiscutiblemente la historia del Cuerpo de Ingenieros militares, y por ningún concepto trato de mortificar en lo más mínimo una clase por todo extremo respetable; pero nadie podrá negar de buena fe que el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos tiene también una honrosísima historia, y ha prestado y presta, desde su fundación, servicios de la mayor importancia. Aquella clase es digna de las mayores atenciones, como lo son todas; pero no hay razón para que al Cuerpo de Obras públicas no se le otorgue las que merece. Tiene, además, una condición muy laudable aquella clase militar, y es que sabe defender sus intereses y derechos. Ciertamente es que en la entrevista de la Comisión con el Sr. Ministro de la Guerra, han invocado como derecho lo que realmente no ha sido hasta aquí más que una tolerancia originada por una necesidad que desapareció hace algunos años; pero siempre tiene alguna disculpa el apasionamiento en asuntos propios.

El distinguido Ingeniero militar Sr. D. Genaro Alas ha publicado en el número de *La Correspondencia de España*, correspondiente al 28 de Abril, un artículo muy bien razonado, y en el que resalta la imparcialidad que era de esperar de dicho señor. Dice, con mucho fundamento, en resumen, que si los Ingenieros de Caminos y Ayudantes de Obras públicas no pueden ocuparse, por causa de atenciones preferentes, de la redacción de los proyectos de carreteras de que habla el Real decreto de 7 de Abril, los redacten otras personas,

sean ó no Ingenieros militares, porque en último término está la Junta Consultiva para examinarlos y apreciar si son ó no competentes los que los firmen.

Pero aquí aparecen dos objeciones que no ha tenido en cuenta el señor Alas. En primer lugar, que si bien es cierto que la Superioridad desecharía los proyectos defectuosos, y esta es una garantía, podría ocurrir que el particular encomendase este trabajo á persona incompetente que, con buena fe ó sin ella, le defraudase en sus intereses, al no ser utilizable el trabajo presentado á la Dirección general; y en segundo, que aun cuando los Ingenieros de Caminos que se hallan al servicio del Estado no pudiesen desempeñar este cometido, hay bastantes supernumerarios y muchos que aún no han entrado en el Cuerpo, por no haber vacantes; de donde resulta un número de Ingenieros más que suficientes para el objeto. Como análogamente ocurre respecto á los Ayudantes de Obras públicas, dicho se está que no hace falta recurrir á personas extrañas á estas profesiones, y es muy oportuno el artículo segundo de aquella Real disposición.

De modo que estaría muy en su lugar recurrir á otras profesiones, para el debido cumplimiento de este servicio nacional, el día en que la necesidad se hiciera sentir; pero por hoy es inútil y cada día será más, por el incremento que todos los años experimenta el número de Ingenieros de Caminos.

De modo que, en definitiva, el señor Alas viene á defender lo mismo que se dice en estas líneas, lo cual es muy de tener en cuenta, por la auto-

ridad de aquel señor, y por ser *precisamente* Ingeniero militar, circunstancia que da aún más valor al espíritu de justicia que se refleja en su artículo.

Nada tiene de extraño que, según dice el articulista de *El Liberal*, los señores Ministros de la Guerra y de Fomento hayan acogido, con verdadera simpatía, la reclamación de los Ingenieros militares, pues desde los elevados cargos que aquellos señores desempeñan, y con la multitud de cuestiones importantes que les están encomendadas, solamente pueden verlas (porque el tiempo es limitado), de una manera general y sin descender á detalles. Pero precisamente por esto, es necesario que las personas que cuentan con la autoridad debida á sus méritos y categoría en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, hagan ver claramente la situación de las cosas y los derechos que indiscutiblemente corresponden á este cuerpo tan desatendido en la actualidad como acreedor á lo contrario, y tengan en cuenta que, como ya he dicho, hay una porción de Ingenieros de esta clase, con su carrera terminada después de bastantes años de asiduos y difíciles estudios, que se hallan sin ocupación alguna, mientras en empresas particulares hay muchos cargos de nuestra profesión desempeñados por personas que nada tienen que ver con ella.

Si esto hacen los que pueden, tendrán la incondicional adhesión y unánime aplauso de todos los Ingenieros de Caminos.

CARLOS ALFONSO,
Ingeniero de Caminos.

30 de de Abril de 1893.

Ya compuesto y pronto á entrar en prensa este número, recibimos el artículo preinserto, lo que nos obligó á modificar la composición y aumentar la lectura, produciéndose el retraso en la tirada, que habrá de dispensársenos en gracia de la intención.

PARTE OFICIAL.

MINISTERIO DE FOMENTO

REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: El Presidente de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos ha remitido á este Ministerio la siguiente consulta, que la referida Corporación ha aprobado por unanimidad, á propuesta del Vocal, Inspector general de primera clase, D. Eduardo Saavedra:

«El sorprendente desarrollo que todas las industrias han alcanzado en la segunda mitad del espirante siglo, unido á las necesidades y exigencias de la moderna civilización, han influido por modo notable en la manera de ser de todos los pueblos, y especialmente en el arte de construir. Ocupa preferente lugar entre aquellas industrias la del hierro, que con los poderosos elementos que presta la maquinaria moderna, permite colocar este material en obra en cualquiera de sus estados, colado, maleable ó de acero, aunando lo más esbelto y elegante de la forma á la robustez que parecía propiedad exclusiva de las construcciones ciclópeas. La ciencia del Ingeniero, apreciando las facilidades que para el transporte y montaje ofrece dicho material, con las muy atendibles condiciones de baratura y rapidez en la fabricación, que también le acompañan, se ha apoderado de él dedicándole hace cincuenta años en otros países y algo menos en el nuestro, á la construcción, entre otras obras, de las necesarias para atravesar extensas corrientes ó salvar profundos abismos, sin que hayan sido motivo de arredro la importancia de aquéllas, ni la casi inconmensurable altura de éstos.

Ningún problema ha quedado sin resolver, vencidas han sido cuantas dificultades se han presentado; y sobre esas construcciones metálicas, que parecen haber

- JUNTA CONSULTIVA DE
CAMINOS, CANALES Y