

pués la del comenzado trabajo sobre Indemnizaciones.

Sirvan estas líneas de justificación al tiempo que ha permanecido en nuestro poder el dicho artículo del Sr. Alfonso y explicación del retraso con que lo insertamos.

LOS INGENIEROS MILITARES

Y LAS OBRAS PÚBLICAS

II

Con este título publiqué el día 30 de Abril en este periódico un artículo tratando este asunto, y con el mismo lo ha hecho en el *Memorial de Ingenieros del Ejército*, correspondiente al mes de Mayo, el Comandante de este distinguido Cuerpo Sr. Toro, una contestación á aquellos renglones.

Creí haber dicho suficiente en aquel artículo; pero ya que el distinguido articulista me invita á contestarle, y muy directamente en uno de los párrafos del suyo, cumplo, en primer lugar, este deber de cortesía, y á la vez lo hago para explicar algunos conceptos que, en gracia á la brevedad, no lo fueron claramente sin duda, y por esta causa han dado lugar á confusión.

Desde luego, y para proceder con orden, conviene consignar que el citado Sr. Toro aparece conforme con que dentro del servicio del Estado estén perfectamente deslindadas las atribuciones de los Ingenieros militares y de Caminos, y solamente cuando haya escasez de una ú otra clase se recurra á individuos de otras profesiones para reemplazarlos temporalmente; pues ante todo y sobre todo se debe atender al perfecto desempe-

ño de los servicios de la Nación. Por lo tanto, en este punto no es necesario insistir.

Pero vengamos al ejercicio extraoficial de las respectivas profesiones. El Ingeniero de Caminos, fuera del Cuerpo, presta servicios exactamente iguales á los que desempeña sirviendo al Estado, mientras que el Ingeniero militar solamente puede ejercer su carrera tal como es, es decir, como militar técnico, estando al servicio del Estado; pues es evidente que nunca puede presentarse el caso de que un particular tenga que utilizar sus servicios de ingeniería militar. Luego para que en la esfera particular pueda hacer útiles sus conocimientos, ha de prestarlos como Ingeniero civil, que es precisamente el cometido de los de Caminos dentro de su Cuerpo é independientemente de él; y aun cuando la semejanza de ambas llegara hasta la identidad, siempre resultaría ejerciendo dos carreras que se estudian en Escuelas distintas y han sido creadas para fines diferentes.

Lógico es que los militares tengan el derecho de abandonar temporalmente su destino oficial cuando ningún perjuicio pueda resultar de ello á la institución; pero no lo es que al ocuparse del de los particulares hayan de desempeñar otra profesión distinta, como no lo sería que un Ingeniero de Caminos tomara la dirección técnica de una Empresa minera, aun cuando es todavía mayor la relación entre las carreras de Minas y Obras públicas que entre ésta y la de Ingenieros del Ejército.

Al decir en mi artículo anterior que al Ingeniero de Caminos se le prohibe todo, *absolutamente todo* lo que no

sea el exclusivo ejercicio de su carrera, para nada he querido referirme á su situación dentro del Cuerpo; pues claro es que en esta situación, así se prescribe también para los demás funcionarios; pero aun hallándose desligado del servicio oficial no se le consiente que construya una casa, ni que se encargue de una explotación minera, ni en una palabra, cualquier cometido distinto de la construcción de caminos, canales y puertos. Pues si esto es así, ¿por qué han de proyectar y construir esta clase de obras otras personas, aunque posean la más extraordinaria competencia? Esto es lo que quise decir en mi primer artículo; pero tal vez el ilustrado Jefe militar á quien contesto ignorase esta particularidad, y ha creído que me refería al Ingeniero dentro del servicio del Estado.

Si existiese una Escuela donde se estudiara en totalidad una carrera llamada de *Ingeniero*, y al salir de ella se tuviera el derecho de dedicarse á cualquiera de las ramas de la Ingeniería (caso completamente teórico), estaría muy en su lugar lo que afirma el Sr. Toro; porque no habría razón para que los de Obras públicas conservaran el carácter de Ingeniero al hallarse fuera del Cuerpo, y en igual caso carecieran de él los militares. Pero como esto no ocurre, como no hay esta carrera general que abarque todas las análogas, resulta que uno estudia *precisamente* para Ingeniero de Caminos, otro para Minas, otro para militar, y así los demás. Y como la carrera militar no puede tener aplicación considerada individualmente, sino en relación con el Estado, el que la abandona temporal ó definitiva-

mente no pierde el carácter de Ingeniero, pierde el de *Ingeniero militar*, que es su profesión, única á que se refieren sus estudios oficiales.

Otra cosa muy distinta ocurre con los médicos militares y civiles que cita el articulista; éstos están precisamente en el caso de esa Escuela única á que antes me refería, hipotética para los Ingenieros y efectiva para las carreras universitarias, pues aunque hay varias Universidades, el resultado es igual que si hubiera una sola para lo que aquí se trata. El que termina la carrera de Medicina tiene aptitud legal para ejercer esta profesión libremente. Pero si por efecto de una oposición gana una plaza en el Cuerpo de Sanidad militar, claro es que no sería lógico privarle del derecho que ya tenía porque haya adquirido uno nuevo; se le consiente, por el contrario, que, atendiendo debidamente su cargo oficial, visite enfermos particularmente; autorización que, en mi concepto, debía existir en las demás profesiones, aunque no fueran universitarias; pero no es ocasión de tratar este punto, ajeno á este artículo, y que ya lo fué por mí hace algunos años en otro periódico.

Si el articulista de *El Liberal*, señor A., hubiera fundado sus deducciones en algo diferente de la antigüedad, no hubiera habido ocasión á que yo dijese..... «según esto, con el mismo fundamento (el de la antigüedad, no otro) deben tener derecho (los Ingenieros militares) 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»; ni tampoco hubiera habido lugar á que, como dice el señor

Toro, yo apurase la comparación, que nada tiene de notable. Dicho se está que en ninguna cabeza medianamente organizada podría formarse la idea de que un Ingeniero militar ó civil pudiera desempeñar un cargo en el Cuerpo jurídico-militar ó en cualquier otro que no tuviese relación con sus estudios; pero á esta ilógica deducción se llega, fundándose, para defender el derecho de los militares á trabajar como Ingenieros civiles, única y exclusivamente en que su Cuerpo es más antiguo que el de Caminos; sin tener para nada en cuenta la íntima relación de ambas carreras y otros argumentos que se pueden aducir y que realmente tienen fundamento; el de la antigüedad no le tiene, y al presentarle como *razón indiscutible*, hay que llegar á consecuencias como la que le ha parecido tan extraña al articulista, y que es sencillamente una demostración por el método *al absurdo*.

Ha sorprendido á este señor que diga, con referencia á los Ingenieros de su Cuerpo, que para abarcar la profesión civil tienen el fácil recurso de examinarse en la Escuela especial correspondiente; y dice que siendo ya Ingenieros qué necesidad tienen de seguir de nuevo la carrera. Evidentemente debía bastar completarla con las asignaturas que no comprende la suya; pero, á pesar de esto, se exige en las Escuelas especiales examinarse de *todas las asignaturas*, aun cuando se tenga terminada otra carrera análoga. A ningún móvil obedece, por lo tanto, lo que acerca de esto dije; me he limitado á consignar lo que sucede.

Efectivamente el Sr. Alas en su ar-

tículo inserto en *La Correspondencia de España* el 28 de Abril va más allá de lo que piden los Ingenieros militares, pero de una manera condicional; pues si el autor del artículo de *El Memorial* ha leído con atención el del Sr. Alas, habrá observado que es partidario de que pueda redactar proyectos cualquier persona, sea ó no Ingeniero militar, pero en el caso de que los Ingenieros civiles no pudieran por tener atenciones preferentes, ó que sin ser preferentes no les dejasen tiempo libre.

Es posible que en varias provincias no pueda el personal ocuparse de los proyectos por causa del excesivo trabajo que sobre ellos pesa; pero en otras sí puede, y sobre todo, como ya dije en mi anterior artículo, hay un gran contingente de Ingenieros supernumerarios, y otro mayor de los que aun no han obtenido plaza en el Cuerpo, que son más que suficientes para redactar más proyectos de los que permite la consignación que ha existido hasta el actual presupuesto para este servicio.

Por otra parte, el Sr. Alas no dice que reconoce mejor derecho á efectuar estos trabajos al Cuerpo de Caminos, por causa de su mayor antigüedad en este servicio; calla la causa de esta opinión suya, que no es ni puede ser otra que la de ser cometido especial de este Cuerpo la redacción de los proyectos de Obras públicas.

Nada tiene de extraño que «en la construcción de cuarteles que costean las localidades abran éstas concursos y presenten los Arquitectos sus proyectos, que son admitidos después de examinados por la Junta correspondiente». Y no solamente

nada tiene de extraño, sino que es perfectamente lógico; en primer lugar, porque el hecho de abrir concurso da derecho á presentar proyectos á todo el que quiera, á no haber restricciones especiales; y en segundo, porque parece natural que en obras esencialmente arquitectónicas, ó mejor dicho en obras urbanas, sean los Arquitectos los únicos que tengan intervención, salvo la que, por ejemplo en este caso, corresponde á la parte técnica esencialmente militar. Es indudable que un Ingeniero militar ó civil será capaz de construir un cuartel, y el militar *con mayor competencia*, *por esa parte técnica mencionada*; pero realmente esto corresponde á la carrera de los Arquitectos, y á ellos debiera reservarse.

Queda por contestar de los puntos esenciales del artículo de *El Memorial* el de la cuestión de competencia, que parece haber desagradado al autor, y con motivo de la que dice: «Hará bien el autor del artículo en aclarar esta duda, que no puede por menos de aparecer mortificante....»

He dicho que los Ingenieros militares tienen conocimientos suficientes para desempeñar *parte* del cometido de los Ingenieros de Caminos, y ahora agregaré que los Ingenieros de esta clase los tienen para desempeñar *parte* del de aquéllos. Pues bien: esta parte que, por lo que se refiere á la competencia profesional, pueden desempeñar unos ú otros indistintamente, es lo que hay de común entre las dos carreras; pero hay otra serie de conocimientos en cada una de ellas que nada tiene que ver con la otra. Así es en efecto; ¿qué estudios hacen los Ingenieros militares en su

Escuela que les permita desempeñar el cargo de Jefe de *material y tracción* en una Empresa ferroviaria? ¿En qué año de la carrera estudian la construcción de puertos, faros ó canales? Evidentemente para nada tienen que ocuparse de estas cosas, completamente ajenas á la profesión que adoptan, y sería infundado hacerles estudiar lo que para nada les ha de servir.

Análogamente el Ingeniero de Caminos no estudia Táctica, ni Fortificación, ni la Ordenanza militar, porque son materias para él completamente inútiles.

¿Qué tiene de extraño, por consiguiente, que yo haya hecho aquella afirmación de la competencia *en parte*? ¿Es ofensivo para un Ingeniero civil que no se le crea competente para proyectar una fortificación ó cualquier sistema de defensa? ¿Lo es para un militar que no se le suponga los conocimientos necesarios para proyectar ó construir un puerto? De ninguna manera. Y hay más; podrá ocurrir que algún militar determinado sea muy apto para llevar á cabo esta obra, como hay más de un Ingeniero de Caminos muy competente en estrategia; pero esto es debido á aficiones individuales que han dado origen á estudios privados; pero oficialmente no se puede reconocer estas trocadas competencias respectivas, porque ni al Ingeniero militar se le enseña en su Academia la construcción de puertos, ni al de Caminos en su Escuela los procedimientos de ataque y defensa, ni el modo de disponer y proyectar las obras conducentes.

Tan apto es para construir un puerto, ya que me he fijado en este ejem-

plo, un Ingeniero de Obras públicas como uno naval; pero el primero es completamente incapaz de construir un barco, como puede hacer el segundo, porque en la Escuela de Caminos no se aprende ni la más ligera idea de arquitectura naval, y la enseñanza de las obras marítimas, además de la construcción de los puertos, se limita á la de las gradas, varaderos, diques de carena, etc. De aquí resulta que el Ingeniero de Caminos puede desempeñar *parte* de la carrera del naval; pero no hay motivo de disgusto porque se le diga que *oficialmente* no puede desempeñar toda.

Esto ocurre exactamente entre todas las carreras de Ingenieros; los que pertenecen á una pueden desempeñar *parte* del cometido de las otras; pero solamente una parte, pues si en todas las Escuelas donde se adquieren aquellas profesiones se diera la base suficiente para poder desempeñarlas todas, bastaría que hubiese una general para Ingenieros que podría abarcar todas las ramas que comprende la vastísima ciencia de la construcción, lo que es humanamente imposible.

Insisto sobre este punto para que pueda comprobar el ilustrado Jefe de Ingenieros que además de no haber tenido la menor idea de mortificar á la respetable clase á que pertenece, no hay motivo alguno para su disgusto, puesto que de ninguna profesión ni de hombre alguno es patrimonio la omnisciencia.

Tenga el Sr. Toro la seguridad de mi consideración al ilustre Cuerpo de Ingenieros militares, y no vea en mi anterior artículo ni en este más idea que el deseo de que el Cuerpo de Ca-

minos tenga garantidos sus derechos, á lo que es perfectamente acreedor como los demás organismos sociales, y con mayor motivo los Cuerpos que como el militar y el de Obras públicas ostentan una brillante historia.

CARLOS ALFONSO.

8 de Junio de 1893.

MINISTERIO DE ULTRAMAR

DIRECCIÓN GENERAL DE ADMINISTRACIÓN
Y FOMENTO

Debiéndose cubrir dos plazas de Ayudantes de Obras públicas que existen vacantes en el servicio de faros de las islas Filipinas, y debiendo nombrarse para ellas Ayudantes de la Península que hayan prestado sus servicios en los faros de las mismas ó en su construcción, por el presente se anuncia la provisión de dichas dos plazas por el término de un mes, contado á partir de esta fecha, para que los que aspiren á dichas plazas puedan dirigir sus instancias al Sr. Ministro de Ultramar, presentándolas en este Ministerio en su Negociado de Obras públicas, acompañando certificado del Ingeniero Jefe de Obras públicas á cuyas órdenes sirvan ó hayan servido, que acrediten su clase en la de Ayudantes de dicho ramo de la Península y haber estado afectos al servicio ó construcción de faros.

Los Ayudantes de la clase de primeros de la Península irían á Filipinas con la categoría de Ayudantes mayores y Jefes de Negociado de tercera clase, el sueldo anual de 800 pesos y el sobresueldo de 1.200 pesos, y si fuesen de la clase de segundos irían de Ayudantes primeros con la categoría de Oficiales primeros de Administración, el sueldo de 700 pesos y el sobresueldo de 1.050 pesos, debiendo servir en aquellas islas un plazo mínimo de cuatro años consecutivos.

Madrid 24 de Junio de 1893.—El Subsecretario, José Sánchez Guerra.

IMP. DE LA VIUDA DE M. MINUESA DE LOS RÍOS
Miguel Servet, 13. — Teléfono 651