

# REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

## BOLETÍN

AÑO DE 1893.

Madrid 30 de Septiembre.

Núm. 25.

El Inspector general de segunda clase  
D. Salustio González Regueral.

Triste privilegio de la edad avanzada es ir dejando uno tras otro, en el camino de la vida, aquellos compañeros que llenos de brío y esperanza emprendieron con nosotros en la primera juventud la marcha que á cada cual debía señalar distinto puesto en la sociedad. Tal privilegio impone el deber de consignar piadoso recuerdo á la memoria de los que van quedando atrás, deber más ineludible cuando el compañero ha descollado sobre el vulgo de las gentes, y con él hemos cultivado amistad sincera, continua é inquebrantable. Esto sucede al autor de estas líneas con el eminente é inolvidable Ingeniero Don Salustio González Regueral.

Poca ó mucha, todos tenemos cierta afición hacia la tierra donde vimos la primera luz, algún grato recuerdo de las cosas y las personas que nos rodearon en la más tierna infancia; pero este sentimiento, siempre dulce, se convierte en pasión vivísima en los hijos de las montañas, y es carácter distintivo de los naturales de nuestra sierra cantábrica. Por eso no es de extrañar que Regueral, nacido en León de padres asturianos, procurara y consiguiera ser destina-

do al antiguo distrito que comprendía entonces las provincias de León y Oviedo, cuando en Octubre de 1853 salía de la Escuela á los veinticuatro años de edad. Las escabrosas vertientes del Océano eran terrenos á propósito para que el joven Ingeniero desarrollara rápidamente sus aptitudes y diera muestra bien pronto de la singular actividad, que fué siempre nota dominante de su carácter. Además de trabajar en las obras de carreteras, que por entonces recibieron en el Principado notable impulso por la iniciativa de uno de sus hijos más distinguidos, el Director general de Obras públicas D. José Francisco de Uría, Regueral proyectó el faro de Tapia y proyectó y construyó los de Busto y Ribadesella, lo mismo que la magnífica cabeza del muelle de este último puerto. Sirvió después en la provincia de Lugo, donde proyectó la carretera de la capital á Ribadeo y construyó por administración los estribos del puente de hierro de Porto, sobre el río Eo.

Ascendido á Ingeniero Jefe en 1860 cuando los proyectos preparados por Uría estaban en sazón de dar el mayor fruto, Regueral fué encargado de llevarlos á término como tal Jefe de la provincia de Oviedo. Entonces se empezaron y terminaron las carre-

-GONZÁLEZ REGUERAL,  
SALUSTIO

terras de Luarca á Cangas de Tineo, de Cornellana á la Espina, de Cornellana á Cudillero, de Oviedo á Sama de Langreo, de Infiesto á Villaviciosa y de Infiesto á las Arriendas. En aquel tiempo construyó, no sin vencer grandes dificultades para obtener sólidas fundaciones, el ya citado puente metálico sobre el río Eo, que consta de tres tramos de 30 metros de luz cada uno y enlaza la región gallega con la asturiana, y así mismo construyó el magnífico viaducto de Llera, cuya ejecución corrió directamente á su cargo. También en aquella época se hicieron los puentes de fábrica del Infierno de Infiesto, Villar de Luergo, San Bartolomé, Colloto y otros muchos de menor importancia, los faros de Luarca, Avilés y San Emeterio.

Dos cuestiones de vital importancia agitaban por aquella época los ánimos en Asturias; el puerto de Gijón y el ferrocarril de León á este mismo puerto, y á ambas cuestiones dedicó Regueral por el resto de su vida toda la energía que encerraba su espíritu. El número extraordinario de buques que atraía y aun atrae á aquel punto el activo comercio de carbones de Langreo, no tenía para efectuar sus operaciones más que un pobre muelle sin abrigo bastante y sin agua en la baja mar. Regueral llevó á cabo la construcción del muelle de Santa Catalina (llamado vulgarmente de Lequerica, por el nombre del contratista que lo tomó á su cargo), y con esa obra el puerto quedó cerrado y con una línea de atraque que nunca queda seca. Á poco tiempo se trató de elegir un sitio en la costa cantábrica donde pudieran refugiarse los buques

que se vieran sorprendidos por los terribles temporales del Noroeste, y Regueral señaló como más idóneo para el caso el de la ensenada del Musel, un poco al Oeste de Gijón y al abrigo del cabo Torres. El proyecto del puerto de refugio, redactado por él después de prolijos estudios, es un verdadero monumento de la ciencia del Ingeniero, y por su mérito relevante fué la primera Memoria que se imprimió en la ya interrumpida colección de los *Anales de Obras públicas*.

Años después, comprendiendo que sin perjuicio de esa grande obra ni esperar el largo tiempo que su desarrollo necesitaba, cabía mejorar con otras obras parciales la situación del antiguo puerto, pensó en hacer hacia las playas de Natahoyo un espigón que sirviera especialmente para el tráfico del nuevo ferrocarril de Castilla, proporcionando al mismo tiempo para su estación de término un terreno más cómodo para el público y para la Compañía que el señalado en el proyecto; pero la concesión quedó sin efecto por haberse anticipado otro á pedir el mismo terreno. Otro plan de muelle oblicuo, fuente y origen del famoso proyecto de puerto, bautizado por la gente festiva con el nombre de *Apagador*, surgió á poco, sirviendo de bandera á un partido local contra otro partido que abrazó con fervor la bandera del Musel. La lucha ha sido tenaz y enconada; todas las diferencias políticas y administrativas de la patria de Jovellanos vinieron á recaer y refundirse en los dos partidos del puerto, y Regueral se declaró desde luego ardiente defensor de su gran proyecto del Musel, cuya construcción había logrado empezar por cuen-

ta de D. José Ruiz de Quevedo, concesionario de las obras, no proseguidas á causa de la ruina de la Sociedad del Noroeste. Memorias técnicas, escritos serios y artículos satíricos, llenos unos de saber profundo y otros de gracia inimitable, todo brotaba sin descanso de la fértil pluma del entusiasta Ingeniero, hasta que vió coronados sus afanes con la ley que fijó en el Musel la situación del puerto de refugio, y con el anuncio de la subasta de las primeras obras.

Concedida la línea férrea de León á Gijón á la Compañía del Noroeste con arreglo al proyecto de los Ingenieros Gutiérrez Calleja y Adana, Regueral dejó el servicio del Cuerpo para tomar en 1865 la dirección inmediata de las obras de tan importante vía. En ella construyó todas las secciones comprendidas entre Gijón y Pola de Lena, donde se encuentran los viaductos de fábrica de Felguera y Serín, Muñón y Lena, los metálicos del Nalón y el Caudal y los túneles de Olloniego, Robledo y otros, entre los cuales el del Caleyo sufrió un terrible hundimiento que ejerció la pericia de sus directores. En la vertiente meridional construyó la sección de León á Busdongo, que atraviesa siete veces el río Bernesga.

El más grave problema del trazado de dicho ferrocarril, lo mismo que de todos los que bajan á la costa del Norte, consiste en vencer el enorme desnivel que la cordillera presenta por el lado del mar en muy corto trecho. Ningún Ingeniero de los que por diversos motivos han tenido que intervenir en los negocios de la Compañía del Noroeste ha dejado de fijar su atención en un problema de tanto

interés, y las más diversas soluciones se han sucedido. Regueral no podía menos de dedicar su atención á este asunto y trazó diferentes proyectos comparativos, fijándose como preferente en el que sigue de cerca la dirección de la carretera, pues estimó con razón que en aquel laberinto de barrancos y precipicios, donde la línea había de ir tan pronto por encima de las nubes como por debajo de las nieves, sería pensar en lo imposible tratar de construirla sin un medio de comunicación fácil y ya establecido. También echó de ver que la única solución racional y factible para concluir la bajada era el doble retroceso, y aun cuando el progreso del arte ferroviario ha permitido forzar hasta 20 milímetros el límite de 15 en que él se había visto obligado á mantenerse, los principios que estableció para proyectar la famosa bajada de Pajares son los que han servido al cabo para la construcción definitiva, en la cual intervino activamente, pero en concepto bien distinto.

En efecto, la ruidosa é insólita catástrofe de la Compañía del Noroeste, al hacer caer la red en manos de capitalistas extranjeros, le obligó á abandonar la dirección de las obras, pero fué para interesarse en ellas como contratista del gran túnel de 3080 metros que atraviesa por debajo el puerto de Pajares, junto con los primeros 16 kilómetros de aquella escabrosa bajada. Terminó felizmente la obra gigantesca á costa de afanes sinnúmero, y después de haber sostenido una ruda campaña de muy diferente género.

Durante el tiempo en que el Consejo de Incautación tuvo á su car-

go la prosecución de las obras, uno de sus individuos presentó y apoyó calurosamente la idea de hacer un trazado excepcional entre Pajares y Puente de los Fierros, con objeto de economizar al Estado grandísimas sumas y proporcionar á los viajeros ahorro de tiempo y de gasto. No prosperó la propuesta; pero cuando la nueva Empresa hubo tomado posesión de la línea y cerrado su contrato, sus directores intentaron hacer revivir el pensamiento, pero quedándose con toda la subvención ofrecida. El asunto, que ya desde el principio había sido antipático á los asturianos, sublevó entonces la opinión de la provincia, y Regueral, con sus conocimientos científicos y prácticos, fué uno de los corifeos de la oposición en la prensa y donde quiera que su voz pudo ser oída. El resultado fué al cabo fatal para las pretensiones de la nueva Compañía.

No fué obra tan excepcional la única que ejercitó el espíritu emprendedor de nuestro compañero; que ya antes había tomado á su cargo contratas de diversa índole y de más ó menos importancia en varios puntos de la Península, siendo la más notable el túnel del Oural, en el ferrocarril de Palencia á la Coruña, galería de cerca de dos kilómetros de longitud, llena de filtraciones en un terreno de malísima calidad.

En 1885 volvió Regueral al servicio del Estado con el cargo de Ingeniero Jefe de la provincia de León, pasó después á la de Madrid con igual destino, y por fin, en 1887, ascendió á Inspector general de segunda clase, último grado que obtuvo en la carrera, y en el cual, además del asi-

duo trabajo de la Junta consultiva, donde quedan informes suyos verdaderamente notables, desempeñó diversas comisiones activas, entre las cuales merece citarse la visita de inspección á la provincia de Granada.

Nuestro amigo tuvo tiempo para añadir á las tareas facultativas y administrativas las parlamentarias, entre las cuales ocupa distinguido lugar la vigente ley de expropiación forzosa, que casi en su totalidad salió de su pluma. Después de haber ocupado asiento en el Congreso de los Diputados en diferentes legislaturas, los compromisarios asturianos le llevaron al Senado, con la alta dignidad política en que le cogió la muerte, en el país mismo donde tantos servicios y de tan variada índole había prestado á sus conciudadanos. Regueral fué uno de aquellos hombres que no han dejado vacío un instante de su vida, su nombre no podrá ser olvidado ni por sus compañeros, ni por sus amigos, ni por sus paisanos; es de aquellos que llenan una época, y al cumplirse el aniversario de la pérdida de personalidad tan eminente, uno de sus más antiguos, constantes y afectuosos amigos no puede menos de dedicar á su memoria en las anteriores líneas un piadoso recuerdo.

EDUARDO SAAVEDRA.

Madrid 15 de Agosto de 1893.

Comenzamos hoy á insertar el trabajo que con tal objeto nos ha sido remitido por nuestro distinguido compañero y querido amigo el Inspector general D. Antonio Molina.

Creada esta Revista para dar á co-