

centrífuga, podría determinarse por la fórmula [1].

$$D = \frac{V \cdot L}{R \cdot i} \times K \quad [1]$$

En la cual, V y L representan la velocidad en kilómetros por hora, y la distancia entre ejes del auto. Y R e i , el radio en metros de la curva y su peralte.

El valor del coeficiente K puede determinarse por experiencias precisas. En un automóvil pequeño de turismo, para los datos

$$\begin{aligned} V &= 45 \\ L &= 2,5 \\ R &= 44 \\ i &= 0,04 \end{aligned}$$

Resulta $K = 0,05$.

De la fórmula anterior se deduce el sobreancho de la curva por la [2], en la cual A representa el ancho normal de la carretera, y se aprecia en 3 m el ancho ocupado por cada auto, y las creces que necesita para evitar el despiste y el choque con los autos que crucen en sentido contrario.

$$S_a = (D + 3)2 - A \quad [2]$$

Con las fórmulas señaladas, o con las exactas que los organismos técnicos oficiales deben determinar, puede mejorarse toda la red de carreteras de España con un plan común. Y estudiados los proyectos por

términos municipales, el Estado podrá atender con urgencia y utilidad al paro obrero campesino y a las comarcas que pierden las cosechas; problemas todos primarios, que deben preceder a los políticos, que están inspirados casi siempre por el caciquismo aldeano.

En 1890 Barcelona administraba los fondos de Obras públicas de las cuatro provincias catalanas, y no entregó ni una peseta a la provincia de Gerona. Los gritos y protestas de ésta llegaron al Estado, y, a petición de los catalanes, se quitó la autonomía.

La Mancomunidad de 1915 fué un fracaso, y ya corren rumores bien poco favorables a la administración de la Generalidad. ¿Por qué es muy urgente desorganizar el servicio de carreteras de España, en pleno éxito, cuando se prevé un fracaso en la reforma?

¿Por qué el Estado, que ha gastado 300 millones en comunicaciones telefónicas y proyecta comunicar por radio con los pueblos y visita éstos semanalmente, necesita con urgencia Gobiernos delegados en la región?

Hoy más que nunca la unidad de la administración de la patria tiene todas las ventajas y ningún inconveniente.

Los hombres cumbres de las regiones deben ponerse al frente del progreso de la nación: en el Gobierno, en las grandes Empresas, en la cultura general de España, la madre de 20 naciones castellanas, la que nos da el respeto y la simpatía del mundo entero.

V. MARIÑO
Ingeniero de Caminos

Antonio Faquineto y Berini

El día 29 de octubre último falleció en Madrid el inspector general, presidente de Sección del Consejo de Obras públicas, jubilado, ex director general de Obras públicas y de Ferrocarriles, nuestro querido compañero D. Antonio Faquineto y Berini.

El Comité de Redacción de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, con mayor voluntad que acierto, encarga al que suscribe la redacción de una nota necrológica de tan preclaro ingeniero, sin duda por ser el único superviviente de la promoción a que perteneció Faquineto que actualmente se encuentra en Madrid, y porque juntos hicimos nuestra carrera, desde la preparación en la Academia del inolvidable D. Juan Ramón Aguilar, hasta el final, unidos siempre por lazos, más que de compañerismo íntimo, de fraternidad.

Nació nuestro compañero en Madrid, el 2 de febrero de 1862, y hechos los estudios de primera y segunda enseñanza en Barcelona, vino a Madrid con el afán de llegar a ser ingeniero de Caminos, lo mismo que su padre, el ilustre D. José, que tanto relieve y nombre lograra como tal.

Hizo la carrera sin contratiempo alguno, con desahogo estudiantil, logrando el apetecido éxito por sus aptitudes sobradas para el estudio de las ciencias exactas y sus aplicaciones al arte del ingeniero, más bien que por el esfuerzo extraordinario a que tienen que someterse otros para conseguir el preciado título de ingeniero de Caminos.

El 24 de junio de 1886, día en que coincidió la festividad del Corpus Christi con la de San Juan Baptista —coincidencia rara y que, al decir de agoreros, era

horóscopo feliz para los que en tal día nacieran, así como para los que en él realizaran algún hecho trascendental de su vida—, terminó su carrera la corta promoción del año 1886, en la que figuraba Faquineto. Este feliz augurio tuvo confirmación para alguno de los miembros de aquel grupo de ingenieros, y especialmente para éste, salvo el fin que la crueldad del destino impusiera, en estos sus últimos días, a nuestro inolvidable compañero.

Al ingresar en el Cuerpo fué destinado a prestar sus servicios en la División hidrológica del Segura. De ésta pasó a la Jefatura de Obras públicas de la provincia de Barcelona, en la que apenas estuvo medio año, por haber sido trasladado, a fines de 1888, al Depósito central de Faros.

En 20 de julio de 1889 fué designado para formar parte de la Comisión de estudios y construcción de los ferrocarriles del Pirineo Central, y, suprimida dicha Comisión, pasó, en 13 de noviembre de 1893, a la División de Ferrocarriles del Norte, pero continuando de jefe de la expresada Comisión hasta que se efectuase la entrega del servicio.

En el año 1894, y con carácter accidental, se le destinó a la provincia de La Coruña para que llevase a cabo los estudios de algunas carreteras de la misma.

Al ascender a ingeniero jefe, a principios del año 1906, fué destinado a la Jefatura de Obras públicas de Valladolid, de la que, por traslado acordado en abril del mismo año, pasó a la de La Coruña, y de ésta, en junio siguiente, a la Dirección general de Obras públicas, con el cargo de jefe del Negociado de Explotación de Ferrocarriles, en el que cesó al ser destinado, en 14 de

septiembre de 1908, para desempeñar la jefatura de la primera División técnica y administrativa de Ferrocarriles, en la que permaneció hasta su ascenso a inspector general del Cuerpo, que tuvo lugar en 10 de noviembre de 1922.

Durante este período se le nombró presidente de la Junta de Obras de los ferrocarriles de Estella a Vitoria y de Oñate a San Prudencio, cargo en que fué confirmado, a pesar de su ingreso en el Consejo de Obras públicas, en vista de la idoneidad, celo y excepcionales condiciones demostradas en el desempeño de dicha presidencia.

Con gran sorpresa por parte del interesado, y singular satisfacción de sus compañeros, fué nombrado Faquineto, por Real decreto de 23 de diciembre de 1923, subdirector de Obras públicas, y, dos años después, director general de Ferrocarriles y Tranvías, al ser subdividida la antigua Dirección general de Obras públicas, cargo que desempeñó, con su reconocida competencia, hasta el 31 de marzo de 1930, en que cesó para volver al Consejo de Obras públicas, en el que tuvo a su cargo la presidencia de una de las Secciones del mismo, hasta su jubilación, que fué declarada por Real decreto de 7 de febrero de 1931.

He aquí, reseñada sucintamente, la vida oficial de Faquineto, que alcanzó cuarenta y cinco años, aproximadamente, en los que, siempre como funcionario del Estado, prestó muy señalados servicios, fruto de la competencia y de las singulares condiciones que adornaban al compañero que acabamos de perder.

Su predilección, en el ejercicio de la profesión, se manifestó por el servicio de ferrocarriles, en el que adquirió una notoria autoridad, sin duda influido por los consejos e historia de su padre, que tanto brilló como ferroviario, por ser, al principio de su carrera, uno de la pléyade de ilustres ingenieros de Caminos que escogió el gran Salamanca (al que tanto debió nuestra Patria y el Cuerpo de Caminos) para construir los primeros ferrocarriles en España, Portugal e Italia, y por haber aplicado las actividades de casi toda su vida a dirigir y construir importantes ferrocarriles en Cataluña.

La labor realizada por Faquineto fué premiada con la concesión de honores y veneras del Extranjero y, últimamente, con la Gran Cruz del Mérito civil, cuyas insignias, costeadas por suscripción entre sus compañeros y subalternos, le fueron impuestas por el ministro de Fomento, en acto público y brillante, que constituyó una demostración bien elocuente de las grandes simpatías y cariño de que gozaba nuestro inolvidable compañero.

Contribuían a ello, a más de su bondad ingénita, su

compañerismo, no amenguado por ningún concepto, y el ingenio, y aun gracia, que siempre resplandecían en su conversación y relaciones con amigos y extraños.

¿Quién había de pensar que el que tan excepcionales dotes poseía, avaloradas por una honorabilidad intachable, había de morir procesado, con auto de prisión sustituido por reclusión en su domicilio, y sujeto a estrecha vigilancia!

Al tener noticia en Málaga, donde me encontraba, de suceso tan excepcional y grave para amigo tan querido, le escribí expresándole los sentimientos que correspondían a la sorpresa y estupor que me produjera la dureza del procedimiento a que se le sometía. Su contestación fué tan elocuente, sincera y edificante, que me creo, en estos momentos, obligado a reproducirla. Dice así:

"Gracias, querido Pepe, por tu cariñosa carta, que no he contestado antes por no tener ánimo para nada. Estoy anonadado y hecho trizas; pero confío en Dios, que resplandecerá mi completa inocencia. Han tenido la conmiseración de dejarme recluido en casa. ¡Dios se lo pague!

No puedes figurarte mi sufrimiento moral, que sólo se alivia cuando recibo las cariñosas adhesiones, como la tuya, de mis más queridos compañeros.

Ruega a Dios por tu antiguo compañero, que te abraza fraternalmente, *Antonio*."

No necesitaba Faquineto, en este quejido de su alma, hacer protestas de su inocencia ante mí (pues bien lo conocía), ni ante sus compañeros, ni aun creo que ante sus propios jueces. Este mismo alarido refleja claramente los sentimientos elevados y la generosidad de Faquineto, al pedir a Dios que recompense la conmiseración que han tenido con él al recluirlo en su casa; y es que, aun en momentos tan crueles y duros para él, su espíritu pone en práctica la máxima india que dice: "Sé como el sándalo, que perfuma el hacha que le hiere".

Al llegar a este momento las palabras que reflejan mi pensamiento se cortan y convierten en sollozos, y las líneas que trazo se destiñen o borran por las lágrimas que rezuman la compasión y el dolor que siento al contemplar el fin que ha tenido nuestro compañero.

Espero que estos sentimientos sean compartidos por todos nuestros compañeros, y, por ser la expresión del juicio, del aprecio que mereció Faquineto al Cuerpo a que se honraba en pertenecer, sirvan a sus hijos de leónimo a su duelo y de demostración de la parte tan principal que en él toman los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

J. RODRIGUEZ SPITERI

Bibliografía

TRAZADO DE CIUDADES, por *Gustavo Fernández Balbuena*, arquitecto.—Un vol de 20 X 27 cm, 176 páginas, 66 grabados y dos láminas. Madrid, 1932. Sociedad Central de Arquitectos. Precio, 20 pesetas.

El autor, arrancado trágicamente de la vida, era un hombre de incansable trabajo y actividad y realizó una labor enorme. Su falta de salud, al mismo tiempo, le impedía frecuentemente seguir los trabajos hasta el final. Así ha dejado, al morir, una cantidad de trabajo acumulado que demuestra su destacada per-

sonalidad, pero que, dado su modo de ser, estaba desordenado y, en gran parte, incompleto. El arquitecto Otto Czekelius ha sido el encargado de reunir estos elementos dispersos y ha comenzado por publicar el libro que reseñamos, y que ya tenía preparado Balbuena y hasta empezado a corregir, y anuncia la salida de otros varios tomos sobre distintos asuntos.

Habiendo conocido a Balbuena se nota que el libro es verdadera imagen del autor. Hecho sobre la base del Congreso Nacional de Arquitectura de 1927, contiene trabajos originales y otros recogidos de la labor del Congreso. Al principio desorien-