

La Comisión Central de la Asociación del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos acordó, en su sesión de 13 de mayo último, la publicación del artículo siguiente:

Política de Cuerpo

El Cuerpo de Caminos nunca, en su actuación colectiva, ha hecho lo que se llama política en el sentido general y corriente que tiene esta palabra. Queremos con esto decir que, como Cuerpo consagrado a una actividad científica, técnica y administrativa concreta, le ha sido en cierto modo indiferente a sus fines que la gobernación del Estado se halle orientada en uno u otro sentido, si bien, dada su finalidad de fomentar con sus obras la riqueza del país, haya visto con simpatía, en términos generales, todo movimiento progresivo de la nación.

Respetuoso con los Poderes constituidos, ejerce su profesión al margen de todos los partidos, sin alistarse a ninguno, para consagrarse con todos los Gobiernos al fomento de las obras públicas de caminos, canales y puertos.

Individualmente, cada ingeniero, como ciudadano, tiene y prefiere las ideas que mejor le parezca; pero en el ejercicio de su profesión, sobre todo en los cargos públicos, han seguido los ingenieros la norma correcta de no exteriorizar sus opiniones políticas personales. Así han podido y pueden convivir ingenieros de ideologías diversas y hasta encontradas en el orden político, en la más perfecta armonía, cuando en un Consejo, en un Claustro, en una Academia, en un laboratorio o en una oficina trabajan juntos para cumplir las funciones profesionales que les están encomendadas.

Por eso el Cuerpo de Caminos ha tenido a gala llamarse nacional, y en su escudo no ha ostentado otros atributos que los puramente corporativos: el puente, el canal y el ancla, orlados con hojas de roble y palma.

Los políticos, sobre todo los que hacen de la política profesión, no conciben semejante estado espiritual, y creen, seguramente de buena fe, que se falta así a los altos deberes de ciudadanía. Sostienen que la pasión política, como actividad superior a todas, debe siempre manifestarse, y hasta dominar. Hay que situarse, según ellos, a la derecha o a la izquierda, ser tradicionalista o futurista, para realizar la obra científica o técnica e inspirar confianza, según el viento que sople, en las regiones del Poder. La Ciencia, para ellos, carece de autonomía y debe doblegarse, como las demás actividades, al imperativo de las conveniencias políticas del momento.

En contra de esto, la política del Cuerpo de Caminos ha consistido precisamente en no hacer política, en no ligarse a partido o tendencia concretos.

Los ingenieros de Caminos se han puesto siempre incondicionalmente al servicio de todos los Gobiernos que han hecho política de obras públicas favorable a los intereses nacionales, y cuando ésta se ha intensificado se les ha visto, llenos de fe, trabajar con denuesto.

En más de una ocasión el Cuerpo de Caminos ha sido objeto de desconfianzas y hasta de persecuciones por parte de algunos ministros que entraban a

regir el Departamento en que aquél actuaba con recelos, que, por lo infundados, han solido desvanecerse.

Tiene el Cuerpo de Caminos fama de sentir, cual el que más, lo que se llama espíritu de Cuerpo; pero se ha exagerado y, sobre todo, se ha interpretado mal esta característica suya. En una colectividad muy seleccionada como ésta, pero cuyo número llega a 1 200, es difícil formar un sentimiento colectivo unánime. Véase lo que pasa en las Cortes Constituyentes: clasificados de izquierda a derecha hay nueve diputados ingenieros de Caminos, y son: un socialista, dos radicales socialistas, y uno, respectivamente, de Unión Republicana, radical, Al Servicio de la República, republicano conservador, agrario y vasconavarro, y no se les ha ocurrido reunirse para formar, no digamos una minoría, que eso sería absurdo, pero ni siquiera una agrupación corporativa. En la interpelación de uno de ellos al ministro de Obras públicas, a pesar de la clara invitación de ambos para que manifestaran el sentir del Cuerpo de Caminos, permanecieron silenciosos, fieles, más que al sentimiento corporativo, a la disciplina del grupo político a que están afiliados. ¿Hicieron bien o mal? No es evidente la respuesta, a pesar de que la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS dió con este motivo su opinión, inclinándose por la intervención.

Hay casos, sin embargo, en que este sentimiento colectivo se desborda. Se destaca un ingeniero de Caminos en la Ciencia, en su técnica, en la misma política, y todos, como un solo hombre, se complacen en encumbrarle y se sienten gozosos con su triunfo. Sufre un ingeniero de Caminos una contrariedad, una desgracia, y acuden sus compañeros, sin distinción de opiniones, a remediarla. ¡Cuántas suscripciones, que honran al Cuerpo de Caminos, han sido motivadas por estos nobles sentimientos!

En los momentos actuales, en que el Cuerpo de Caminos pasa por una crisis, seguramente pasajera, por incomprensión de su valer y significación, conviene destacar la adhesión colectiva a la idea de acudir en auxilio de los ingenieros separados del Cuerpo por diversas causas, aunque éstas permanezcan, por la falta de garantías con que se han tomado tan graves determinaciones, en lamentable confusión.

Ha bastado a los ingenieros de Caminos saber que a unos cuantos compañeros suyos se les ha arrebatado los medios de vida, para que la suscripción acordada por la Comisión Central del Cuerpo se llene con los nombres de todos los compañeros, sin distinción de edades ni de ideas. Al lado de los venerables inspectores jubilados se ven los ingenieros recién salidos de la Escuela, y no se recatan de aparecer en las listas ingenieros de significación política de plena adhesión al Gobierno, que incluso les ha conferido cargos de confianza, porque saben que el impulso de esta suscripción en nada se roza con la política, sino que responde a un sentimiento de puro compañerismo, el mismo que nos ha guiado otras

veces a socorrer a las viudas e hijos de compañeros muertos prematuramente, sin legarles más fortuna que la del apellido que llevan.

Entre todos los alegatos que se han dirigido al ministro de Obras públicas en favor de los ingenieros perseguidos, ninguno debiera hacer más mella en su espíritu que esta suscripción silenciosa, que, en definitiva, hace que pese el quebranto económico sobre la colectividad.

Pero hay otro daño que urge reparar: el de la descalificación moral que, sin remedio, se une a un castigo tan fiero como el de arrancarles el derecho a formar parte del Escalafón del Cuerpo de Caminos. Nada más sagrado que la posesión de las prerrogativas que concede un título, logrado después de estudios intensos hechos en la época de la vida en que más sacrificio supone, ya que es la más amena de la existencia. Y se borra todo este pasado brillante por la simple denuncia hecha por gente anónima, ya que, aunque estampen su nombre en ella, carece éste de garantía y no se ha formado expediente que la depure.

Además, y esto es lo más grave, se mantiene la confusión, como antes decimos, de los motivos por los cuales se han decretado las sanciones. Oficialmente, para la mayoría, se invocan causas políticas; pero se ha dejado entrever que también obedecen, a veces, estas graves medidas a conductas poco correctas en el orden moral, y esto es del todo inadmisibile. Involucrar ambos procederes es inicuo. Muy grave es que se falte a la ley que se aplica, y más si, como creemos, los fundamentos para aplicarla no han sido comprobados; pero al Cuerpo de Caminos le intere-

sa sobremanera que se establezca en todo esto la distinción debida.

Los motivos políticos no deshonran, y como, además, por lo que el público sabe y antes se ha dicho, apenas afectan a los ingenieros de Caminos, quedan los otros, los que atentan al prestigio moral.

Desea el Cuerpo de Caminos que a los ingenieros sobre los que recaigan sospechas de falta de rectitud se les forme expediente, y si hay en éste indicios de culpabilidad, se pase el tanto de culpa a los Tribunales, para que éstos impongan las sanciones que procedan, nunca el ministro, ni siquiera el Consejo de ministros.

El Cuerpo de Caminos ha deseado que así se proceda para que, si hubiese alguna conducta incorrecta, aislada, no mancille el honor colectivo, que la solidaridad corporativa crea. Por eso siempre que se le han dado medios de purificarse los ha utilizado con gran rigor. La tolerancia o debilidad jamás ha estado por parte del Cuerpo de Caminos, cuyos miembros directivos hasta han sufrido procesamientos de los Tribunales de justicia por haber expresado con vehemencia el concepto que les merecían los compañeros incorrectos. Siempre que el disuelto Consejo de Obras públicas ha informado en asuntos de esta clase, a petición superior, lo ha hecho extremando la severidad.

El Cuerpo de Caminos solicita respetuosamente, pero con calor, del Poder público que cese cuanto antes esta situación confusa en que se encuentran muchos de sus miembros, para que la verdad, y con ella la justicia, resplandezcan.

Funiculares aéreos para el transporte de personas

I

Sobre funiculares aéreos para el transporte de personas no se ha escrito mucho; bien es verdad que sobre el tema general, funiculares aéreos, tampoco se ha escrito lo que se debiera, y, sea por lo que sea, el hecho cierto es que la bibliografía a la disposición de los ingenieros que tienen necesidad de estudiar estos asuntos es muy corta e incompleta. El tema, sin embargo, no sólo es muy sugestivo en sí mismo como problema técnico, sino que merece que por muchos otros conceptos se le dedique algunas páginas, porque el desarrollo y mejoramiento de este sistema de transporte ha sido formidable en los últimos años.

Desde la construcción del transbordador del monte Ulía hasta la del funicular aéreo de Miramar a San Sebastián, sobre el puerto de Barcelona, por señalar dos fechas bien características en la historia mundial de esta clase de obras, no han transcurrido sino veintitrés años, y, sin embargo, ¡qué progreso tan enorme! El teniente coronel G. Espitallier, en un artículo publicado en *Le Génie Civil*, en 1909, decía, refiriéndose al primero: "Los dos principios esenciales del sistema Torres son: 1.º, la multiplicidad de los cables portadores, de modo que la rotura de uno de ellos no puede influir sobre la seguridad; 2.º, la

tensión constante de cada cable, independiente de la carga transportada." Pues bien, de estos dos principios, el segundo continúa inmutable; pero el primero, y sin que ello empañe la gloria de tan insigne ingeniero, ha variado de un modo tan radical, que desde los seis cables portadores del transbordador del monte Ulía, el nuevo concepto de la seguridad los ha reducido a uno sólo en el funicular aéreo de Miramar a San Sebastián.

El porqué de estas y otras cosas no está escrito en los libros; las monografías aparecidas en las revistas profesionales se refieren a casos muy concretos, y el ingeniero verdaderamente interesado en estudiar estos asuntos no tiene otro camino que el que he seguido yo mismo ya en dos ocasiones: pasearme por Centroeuropa, verdadero nido de esta clase de obras; estudiar personalmente las mejores instalaciones construidas, ponerme en contacto con las mejores Casas especializadas, reunir cuantos datos dispersos en revistas y folletos he encontrado y acabar, finalmente, por tener un criterio propio, como consecuencia, sobre todo, de las dificultades que he tenido que vencer al estudiar los tres proyectos de funiculares aéreos que ya he proyectado para el uso exclusivo del transporte de personas.

En España, con excepción del libro de Baró Fu-