

nuel Giménez Abadías, desde la Jefatura Provincial de Carreteras de Segovia a la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales (Servicios Centrales), en la que ya servía en comisión; D. Miguel Ángel Alvarado Miranda, desde la 8.ª Jefatura Regional de Transportes Terrestres a la Jefatura Provincial de Carreteras de Oviedo, y D. José Rodríguez-Roselló Martínez, desde la suprimida Jefatura de Puentes y Estructuras a la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales (Servicios

Centrales), en la que ya prestaba servicio en comisión.

*Cambios de situación.*— Han cambiado de situación: D. Juan Isaac Jiménez Torres, que ha reingresado en el servicio activo del Estado, y D. Félix Moreno Lizaña y D. José Rodríguez Castillo, que han sido declarados en situación de excedencia voluntaria.

*Bajas.*— Han causado baja, por jubilación forzosa, D. José García Romanillos y, por fallecimiento, D. Agustín Guillén Carles.

## NECROLOGIA

### ILMO. SR. D. TOMAS GARCIA-DIEGO DE LA HUERGA

La evocación de la singular personalidad de Tomás García-Diego debe tener, por fuerza, un marco mucho más amplio, mucho más humanístico, del que se piensa siempre como propio o adecuado a la biografía de un ingeniero de Caminos. García-Diego era, de acuerdo con su personal vocación, algo más y algo distinto de la pura profesión ingenieril. Solía decir, no tanto por afán de diferencia como por fidelidad a sí mismo: "No hice un solo proyecto, ni ejercí como ingeniero un solo día". Pero esta afirmación, con la que se liberaba de cualquier acento petulante al juzgarse a sí mismo, no era del todo cierta. Intervino en proyectos, con acertado y eficaz asesoramiento y ocupó, con solvencia indudable y reconocida, cargos técnicos propios de la carrera, durante largos años: en la Junta Técnica del Estado, en la Jefatura de Obras Públicas de Burgos, en la Dirección del Puerto de Algeciras, en la Junta de Investigaciones Técnicas, en el Consejo de Obras Públicas, en la Canalización del río Manzanares, en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas...

Lo que pretendía señalar García-Diego cuando se expresaba así era un sentimiento personal más profundo: su primera, natural y nunca desmentida vocación hacia disciplinas y dedicaciones artísticas. Vocación ya decidida cuando en plena adolescencia, a los catorce años, obtiene el título de profesor de piano, firmado nada menos que por el maestro Bretón. Vocación que se confirma al suceder a Vicente Machimbarrena en la cátedra de Arquitectura e Historia del Arte de la Escuela de Caminos en 1925. Y vocación que envuelve en una dorada pátina de vida lograda sus últimos años. En carta emocionada, desde Alicante, al ser nombrado socio de honor de la Asociación de Ingenieros, deja una perfecta estampa de su vivir sosegado y pleno frente al mar:

"Estoy inmerso en paz y los recuerdos me envuelven sin oprimirme. Duermo en una cama cien años más

vieja que yo, desde la cual veo salir el sol y pienso en Rimbaud:

*Je l'ai retrouvée  
¿quoi? l'éternité  
j'est la mer mêlée  
au soleil!*

He traído mi piano de cola y al atardecer improviso viendo encenderse las luces del puerto. Me rodean mis lienzos modernos favoritos: Zabaleta, Sunyer, Mompou, Grau Sala, Diamantino y algunos antiguos escogidos: Alonso Cano y Yepes."

Es conmovedoramente envidiable la escena. Y al pensar en ella me parece oír, apuntado en un melancólico medio tono sobre las notas de una melodía romántica, su convencimiento filosófico sobre la felicidad "que sólo se logra cuando se es viejo, algunas veces, pero nunca de joven".

Ingresó en la Escuela de Caminos en 1908 y terminó la carrera, cinco años después, con el número cuatro de su promoción y calificación sobresaliente. Fue su padre, enraizado en una ilustre familia de banqueros venidos de Burgos a Madrid, quien le incitó a emprender los estudios en la Escuela. Sin este impulso, Tomás García-Diego seguramente no hubiera sido ingeniero de Caminos.

De su ascendencia familiar, del mundo de las empresas y las financiaciones que le era tan próximo, arrancó quizá su decisión de dirigir, en 1927-1934, la Agrupación de Fabricantes de Cementos, formada para evitar la ruina de estas industrias, amenazadas entonces de un exceso de producción.

Su sincero amor al arte le inspiró, sin duda, una difícil tarea a la que dedicó generoso e impagable esfuerzo: la organización y actividad de un servicio artístico de vanguardia, que salvó, en varios frentes, de la destrucción bélica muchas obras artísticas. Merece recuerdo particular el episodio de la catedral de Sigüenza. Destruída parcialmente por la artillería, amenazaba ruina. García-Diego solicitó fondos oficiales para su urgente

consolidación y al no conseguirlos, se lanzó a una cuestionación particular con algunos amigos.

El sentido, profundo y sincero, de la amistad es otra clave en la biografía de García-Diego. No me resisto a relatar una anécdota reveladora.

Buscaba García-Diego, allá por el año 1959, uno antes de jubilarse, un ayudante para su cátedra de Arquitectura e Historia del Arte. Sin decir nada acerca de su propósito nos visitó, en nuestros respectivos domicilios, a Raúl Celestino, a Santiago Corral y a mí. Pocos días después nos reunió en una comida y nos explicó que la razón de sus visitas era comprobar, en el ambiente familiar, las aficiones artísticas y culturales de cada uno de nosotros. Los tres, al parecer, habíamos pasado con buena nota tan singular examen. Cualquiera de los tres merecíamos, a su juicio, la designación para ayudarlo primero y sucederle después en la cátedra. La resolución final fue el resultado de un curioso juicio suyo: Raúl Celestino y Santiago Corral debían enseñar arte a sus hijos y careciendo yo de ellos, tenía tiempo y casi obligación de enseñar a los hijos de los demás. No por otro mérito que esta carencia recayó en mí la ayudantía. Tuve así ocasión magnífica de disfrutar algún tiempo un trato continuo con García-Diego, del cual salió sobremanera enriquecido mi espíritu.

Y entonces comprendí plenamente la razón y la trascendencia de su noble lucha, de su constante preocupación por "impulsar el aumento de la cultura de los ingenieros y preparar los cimientos, en las Escuelas especiales, de estudios que pudiéramos llamar humanísticos", como había explicado al ocupar, por primera vez, la presidencia del Instituto de Ingenieros Civiles, en 1954.

Durante esta época de presidente del Instituto, tuvo una de sus grandes satisfacciones. Representando a todos los ingenieros europeos encuadrados en la FEANI, fue huésped de honor de la III Convención de la Unión Panamericana de Ingenieros, celebrada en Sao Paulo, y allí, y en otros países de América del Sur, tuvo ocasión de lucir sus grandes dotes de conferenciante.

Durante once años, de 1951 a 1962, fue también presidente de la Asociación de Ingenieros de Caminos. Fueron años — en justa estimación de García Ormaechea — "de prestigio para la misma, de enaltecimiento de nuestro título en sus vertientes externas y de influencia en la formación cultural de nuestra clase".

Pero como más debemos recordar a García-Diego es como miembro del claustro de profesores de la Escuela de Caminos, a la que pertenecía desde 1925. Allí riñó noble lucha en defensa de lo que debía ser, a su juicio, un ingeniero y, en especial, un ingeniero de Caminos; lucha que no merece menos agradecimiento y aprecio por no haber alcanzado pleno éxito.

¡Cuántos compañeros no recordarán, de sus viajes de fin de carrera, los deliciosos diálogos en los que García-Diego y Clemente Sáez, mano a mano, elevaban a cumbres de filosofía y de ingenio cuestiones estéticas, históricas y técnicas!

Al llegar su jubilación no se resignó al tedio de la inactividad. Y en su afición de siempre buscó eficaz remedio. Coleccionaba, desde hacía muchos años, cuadros. Había adquirido y acondicionado un local para tener la colección. Y dio un paso adelante: inauguró la Galería Cisne, se encargó de su dirección y aportó a la misma una contribución económica necesaria para su lanzamiento. Así, continuó en activo, sin salir del ambiente predilecto, feliz, de su afición.

Es lamentable que muchas extraordinarias conferencias suyas — pues era orador brillante — se hayan perdido. De otras se publicaron los textos, tomados taquígráficamente. Y resúmenes, más o menos extensos, en la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS. Pero, afortunadamente, la parte principal de su obra escrita se conserva. Me refiero a sus libros *Los cantos de mi primavera* (versos, 1913), *Toledo* (1924), *Mendoza. Vida ejemplar de un ingeniero*, en colaboración con Vicente Machimbarrena (1945) y *Huellas de mi jornada* (1955). Bibliografía a la que se suma más de una veintena de artículos sobre temas de arquitectura, urbanización de ciudades, monumentos antiguos...

Con la muerte de Tomás García-Diego ha perdido la profesión algo más que un miembro de los que dan prestigio permanente a la ingeniería española. Ha perdido un nombre y renombre de singular ejemplaridad; una lección inolvidable, de existencia lograda y plena. La lección ejemplar de una vida que no fue nunca proyecto, porque era cada día obra y afán, idea y dedicación, realizados.

Vaya este artículo a su viuda y a sus hijos — ¿cómo no personalizarlos en el querido compañero José Antonio? — con emocionada dedicatoria y con la noble emulación sentida ante una vida a cuya perfección no faltaron, vencida e iluminadas hacía mucho tiempo humanísimas dudas interiores, el firme y consolador convencimiento de la fe. — S. C. C.

## D. MANUEL FERNANDEZ LAZARO

El día 9 del pasado mes de marzo falleció en Sevilla, en donde había nacido, el año 1911, D. Manuel Fernández Lázaro. Su salud estaba resentida hacía varios años, pero ninguno de sus amigos esperábamos este rápido desenlace.

Terminó la carrera de Ingeniero de Caminos en 1942, y se dedicó durante toda su vida profesional a la industria de la construcción, formando parte de la empresa Entrecanales y Távora, S. A. La enumeración de las obras en las que intervino no cabe en la máxima extensión posible de estas líneas, por lo que sólo nos referiremos a las más importantes y significativas.

Comenzó en Asturias, en las obras del Ferrol-Gijón, construyendo importantes viaductos y el puente de Navia, e interviniendo también en los trabajos preparatorios del salto de Salime, tales como su túnel de desviación.

Pasó después a Andalucía, la región a la que le unían