

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

BOLETIN

AÑO DE 1895.

Madrid 10 de Abril.

Núm. 10.

EL EXCMO. SR.

D. CARLOS MARÍA DE CASTRO ⁽¹⁾

El día 12 de Diciembre de 1850, unos jóvenes, en corto número, nos dirigíamos á la estación de Atocha para montar por primera vez de nuestra vida en coches de ferrocarril. Eramos los aspirantes segundos del cuerpo de ingenieros de caminos, alumnos del último año de la carrera, que íbamos á visitar las obras del camino de hierro de Madrid á Aranjuez, cuya vía se acababa de colocar por aquellos días. El tren se detuvo en todos los sitios en que había algún puente, algún viaducto, alguna trinchera ó cualquiera otro trabajo de importancia, y todos nos agrupábamos para oír las explicaciones y noticias que con cariñosa atención suministraba un caballero de airoso porte y color algo encendido, jefe de la expedición; era el ingeniero constructor de la línea D. Carlos María de Castro. El autor de estas líneas y todos sus compañeros quedaron unidos con especial afecto á la persona que les daba la pri-

(1) Circunstancias ajenas á la voluntad de esta Redacción han impedido hasta el día la publicación del presente artículo, que juzgamos digno de toda la atención de nuestros compañeros, tanto por los méritos de la ilustre personalidad á que se refiere, cuanto por los primores de estilo y castiza frase con que los enumera el eximio Ingeniero y Académico autor del escrito.

mera iniciación en el ejercicio activo de su arte, y hoy, que ya quedamos tan pocos de aquel animado grupo, el espíritu se deleita en volver atrás la vista y correr con la imaginación y la memoria la larga serie de vicisitudes que han pasado sobre nosotros y sobre aquel nuestro improvisado maestro.

Era á la sazón D. Carlos María de Castro Ingeniero Jefe de segunda clase. Nació en Estepa el 24 de Septiembre de 1810; se dedicó desde muy joven en esta corte á muchos y muy variados estudios científicos con maestros tan reputados como D. Francisco Verdejo, D. Antonio Gutiérrez y D. Donato García; recibió en 1833 el título de Arquitecto de la Real Academia de San Fernando, y por esa calidad obtuvo colocación muy luego en la Secretaría de la recién creada Dirección de Caminos. Este cargo le permitió tomar parte en los primeros trabajos del ramo emprendidos en aquella época de general renovación; y en tal concepto, acompañó por Mayo de 1835 al entonces Comisario D. Juan Subercasi en un reconocimiento del canal imperial de Aragón; en Septiembre del mismo año recibió el encargo de cuidar de la conservación de las 30 primeras leguas de la carretera de Francia, y por fin, en 4 de Noviembre del mismo año 1835, fué nombrado Ayudante tercero del nuevo

cuerpo de Ingenieros de Caminos, título que cambió en 1836 por el de Ayudante segundo, como se llamaron entonces los que fueron después Ingenieros segundos.

Aun cuando el desarrollo de las obras públicas se hallaba en un estado incipiente por aquellos años, el personal era también tan escaso que le era preciso desplegar la mayor actividad para dar el primer impulso á un ramo tan importante, y los nuevos ingenieros tuvieron que multiplicarse por todas partes sin economizar fatigas. Por eso, á más de atender al servicio ordinario de conservación de carreteras y reconocimientos de corrientes de aguas, Castro proyectó y construyó en 1843 reformas importantes en la antigua carretera de Madrid á Irún por el paso de Somosierra, cuando ya el año anterior había llevado á cabo la edificación de dos puentes, el de Viñuelas, en la provincia de Madrid, y el de Bañuelos, en la de Burgos. En el mismo año 1843 tuvo á su cargo la dirección del hoy cegado Canal de Manzanares; en 1844 trabajó en la designación de los puntos propios para establecer las torres de la telegrafía óptica; acompañó en 1845 á D. Pedro Cortijo en su reconocimiento del Lozoya, cuyas aguas ya pensaba en traer á la corte el Ayuntamiento, y por comisión especial se dedicó en 1849 á estudiar detenidamente las famosas Lagunas de Ruidera y del curso del Guadiana, con el fin de arbitrar los medios de utilizar aquellas masas de agua, haciendo al propio tiempo el itinerario preliminar para el proyecto de la carretera de Ciudad Real á Badajoz.

Aquella construcción del trozo que había de servir de base y tronco á la red ferroviaria de España, granjeó jus-

tamente á Castro la nota especial de pericia en materia de caminos de hierro, y por ello recibió sucesivamente encargos de importancia relacionados con este ramo de la Administración. En 1854 se le destinó á inspeccionar las líneas de Aranjuez á Almansa y de Socuéllamos á Ciudad Real; casi al mismo tiempo formó parte de la comisión internacional que había de fijar el punto de paso por la frontera portuguesa, con encargo de proyectar el ferrocarril desde Mérida á dicho punto, y en 1863 fué también designado para informar la más oportuna traza de la vía férrea que, pasando por Soria, uniera las que desde Zaragoza se dirigen á Pamplona y Madrid.

Recibió comisión para informar sucesivamente sobre los sistemas de vía de Debergue en 1861 y de Loubat en 1867, así como para practicar los ensayos del sistema inventado por el hoy Inspector general de minas D. Manuel Fernández de Castro, á fin de evitar los choques y alcances en los caminos de vía única. Tomó parte en la redacción de la primera ley de policía de ferrocarriles, y se distinguió como uno de los vocales más activos de la comisión de ingenieros nombrada en 1864, así como de la general constituida un año después para formular el plan general de las vías férreas de la península, que sirvió de base á la designación de las que habían de considerarse como de servicio general en la ley vigente de 1877.

No fueron, sin embargo, los ferrocarriles especialidad exclusiva de Castro, pues su atención se extendía por igual á los diversos ramos de nuestra vasta carrera, y entre ellos ocuparon parte notable de su tiempo los trabajos

hidráulicos, cuyo primer ensayo había hecho en los estudios de las lagunas de Ruidera, no menos que en el aprovechamiento del Lozoya. Por comisión confidencial del Director general de Obras públicas reconoció el Tajo para ver de mejorar sus condiciones de navegación desde las Ventas de Alconétar hasta la frontera de Portugal, y en 1862 tuvo el encargo, con otros ingenieros, de dar dictamen sobre las grandes obras que se estaban ejecutando bajo la presa del Lozoya con objeto de restañar las filtraciones del embalse. Igualmente dedicó sus tareas á las obras marítimas, pues nombrado en 1851 ingeniero jefe del distrito de Murcia, donde dirigió por sí mismo la construcción de los diez últimos kilómetros de la carretera á Cartagena y del faro de la Punta de la Podadera, recibió orden de estudiar el mejor modo de hacer desaparecer la peña llamada de Laja, á la entrada del puerto de Cartagena, asunto que fué objeto de una importante Memoria, impresa en esta REVISTA. Otra Memoria publicó también en este periódico no mucho después, acerca del varadero de Santa Rosalía, en el arsenal de la misma ciudad, cuyas obras proyectó y empezó, continuadas después durante largos años por nuestro distinguido compañero D. José Baldasano. En 1870, siendo ya inspector, formó parte de la Comisión especial que había de dar su parecer sobre los diversos pensamientos para realizar la ejecución de un buen puerto en Cádiz, y por último, en 1874, fué nombrado Presidente de la Comisión de Faros.

La doble significación de Castro, como ingeniero y como arquitecto, le llevó á prestar en esta última calidad servicios importantes en buen número.

Intervino en 1854 en la reforma de los aranceles judiciales por lo tocante á la profesión, y un año después en el deslinde de atribuciones de ingenieros y arquitectos. Fué una de sus principales ocupaciones el gran proyecto de ensanche de Madrid, que empezó en 1857, replanteó en 1861 é inspeccionó como Vocal de la Junta especial desde 1864, dando noticia en un libro muy bien escrito de todos aquellos trabajos en que utilizó con habilidad y prudencia los afamados estudios hechos por Cerdá para el ensanche de Barcelona.

Consecuencia de estas tareas fué el proyecto que le encargó la Administración de la Real Casa y Patrimonio para urbanizar los terrenos de la Montaña del Príncipe Pío y parte del Retiro, y probablemente por la misma causa le pondría el Ayuntamiento de Madrid en 1858 al frente del servicio de empedrados, sobre el cual imprimió otra Memoria con el modesto título de *Apuntes*, pero llena de sólida y buena doctrina. Bajo diversos conceptos hubo de entender en asuntos relacionados con los edificios públicos de Madrid, reconociendo en 1856 el que ocupa el Ministerio de Fomento, cuya tasación hizo en 1865; entendió en las obras de la Casa de Moneda y Timbre como Inspector permanente y Ordenador de pagos en 1859 y en 1870, para orillar las dificultades que ofrecía el trazado de la calle de Jorge Juan; en 1865 se le pidió informe relacionado con ciertos pormenores de la Escuela de sordomudos; en 1875 sobre la solidez del edificio de la calle del Turco, donde está hoy la Caja general de Depósitos, y un año antes se le había conferido la presidencia de la Junta de obras del nuevo edificio para Biblioteca y Museos.

El Ministerio de la Guerra le encargó en 1861 que, tomando noticia de cuantos adelantos se habían hecho sobre la materia en el extranjero, proyectara una gran factoría militar, encargo al que correspondió escribiendo y publicando una extensa Memoria sobre el asunto. Cuando la famosa reforma de la Puerta del Sol, delineó un modelo de fachada para las nuevas edificaciones, y llevado de sus sentimientos de caridad y amor al bien público, proyectó y dirigió gratuitamente en 1853 varias obras en el teatro propiedad del Hospital de Cartagena, y en 1871 hizo otro tanto con la Iglesia de la Concepción, en el barrio de Salamanca, junto con la escuela de niñas y otros edificios anejos.

Entre las varias misiones que desempeñó en su dilatada carrera, como la jefatura del distrito de Madrid, la visita de inspección del de Valladolid y algunos destinos en la Dirección general de Obras públicas, merece particular mención un trabajo que, sin gran ruido ni aparato, le ocupó gran parte de su vida; tal fué la construcción de una carta itineraria de España. Empezó la tarea en 1854 y no concluyó hasta conseguir ver delineado el magnífico mapa, que hoy se conserva en el salón de la Junta consultiva de Caminos y que presentó el Ministerio de Fomento en la Exposición Universal de París de 1878, de la que fué designado Castro como jurado por parte del Gobierno. Tal constancia y tan bien aprovechada en contribuir al adelantamiento de los trabajos topográficos, le valió en 1871 el nombramiento de Vocal de la Junta consultiva de Estadística en el Instituto Geográfico, en que perseveró hasta el fin de sus días.

Las demás comisiones que recibió ó de que formó parte, apenas pueden contarse. Por su experiencia en el servicio ordinario fué Vocal en 1843 de la que había de informar sobre cierta instrucción que del distrito de Burgos habían remitido sobre la conservación de carreteras y el servicio de los peones camineros; en 1856 entró también en la que había de proponer los medios más conducentes para la reparación de las carreteras, así como en otra que había de entender en el arreglo y reorganización de los archivos, oficinas y almacenes de herramientas de los distritos. Por el buen gusto que sobresalía en cuanto ponía mano, tuvo encargo en 1858 de proponer, en unión con nuestro malogrado compañero D. Angel Mayo, el elegante uniforme que hoy usamos, en vez de la antigua casaca verde abotonada hasta el cuello.

Sus conocimientos en las artes é industrias de todo género le llevaron en 1848 á auxiliar la Comisión regia creada por entonces para examinar el estado en que se encontraba la agricultura en el reino; en 1865 fué Vocal de la Comisión encargada de proponer la concurrencia á la Exposición de Oporto; casi al mismo tiempo ingresaba en otra, cuya misión era redactar los reglamentos necesarios para el ejercicio de las industrias peligrosas, y en 1872 también fué miembro de la Comisión organizadora de una Exposición española de artes é industrias que el Gobierno de entonces pensó celebrar para 1875. En 1874, y en calidad de Presidente que desde 1.º de Enero de 1872 era de nuestra Junta consultiva, ingresó como vocal nato en el Consejo de Agricultura, Industria y Comercio, y un año después presidía una comisión especial pa-

ra redactar la nueva legislación para todos los ramos de las obras públicas. Formó parte en 1855 del Tribunal de oposiciones á la cátedra de Mecánica industrial de Sevilla; al visitar en 1855 las fábricas de San Juan de Alcaraz, con motivo del proyecto de carretera de Albacete á Ubeda, concibió la idea de escribir un extenso tratado sobre la aplicación del zinc á las construcciones, que salió á luz en esta REVISTA, donde había empezado á colaborar, dando á conocer los resultados de sus provechosas investigaciones en el Guadiana y las Lagunas de Ruidera; y por último, sus continuas labores en la literatura técnica le merecieron en 1874 el cargo de Presidente de la Comisión encargada de publicar los Anales de Obras públicas, colección en que se han incluido los trabajos de más valía de nuestros compañeros, y que se halla lastimosamente detenida.

En tan larga y aprovechada carrera, terminada por jubilación en 11 de Marzo de 1881, recibió preciadas muestras de la estimación que merecía á centros y corporaciones, no solo por repetidas y expresivas reales órdenes de gracias, sino por títulos honoríficos, como los de las Sociedades Económicas de Amigos del País de Cartagena y de Jaén, que le llamaron á su seno, ó el de correspondiente de la Real Academia de Ciencias de Lisboa; ni le faltaron condecoraciones bien ganadas, como la encomienda de la Concepción de Villaviciosa, de Portugal, y las grandes cruces de Isabel la Católica y del Mérito militar de España.

Retirarse del servicio no fué para Castro abandonar su habitual actividad, pues hasta su fallecimiento, ocurrido en 2 de Noviembre de 1893, nunca dejó

de ocuparse en variados trabajos de carácter técnico ni de cultivar el trato y amistad de sus antiguos compañeros, quienes nunca podrán olvidar á uno de los fundadores del Cuerpo, á cuyo lustre consagró la larga existencia que le concediera el cielo.

EDUARDO SAAVEDRA.

El lunes 1.º del actual se presentó al Sr. Ministro de Fomento la comisión permanente de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, para cumplimentar á dicho señor en nombre del Cuerpo que aquélla representa y ofrecerle el testimonio de su consideración y respeto.

Como era de esperar, conocidas las condiciones de carácter del Sr. Bosch, la entrevista fué cordialísima, y en ella dió el nuevo Ministro pruebas inequívocas de que su elevación á uno de los más altos puestos de la Administración pública ni ha modificado sus sentimientos de afabilidad y consideración hacia sus antiguos compañeros, ni mucho menos disipado, ni atenuado siquiera, el cariño y entusiasmo que siempre ha sentido por el Cuerpo en cuyas filas figuró con honra y distinción antes de emprender la azarosa carrera del hombre público.

La REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, alejada en absoluto por deber y por carácter de las luchas de partido, y que no ve, por tanto, en D. Alberto Bosch sino al Ingeniero ilustre que por méritos personales y por su propio esfuerzo ha logrado sobresalir del nivel general de los políticos, hasta el punto de merecer ser llamado á los Consejos de la Corona, cumple muy gustosa el deber de felicitarle por ello afectuosamente,