

Los Saltos del Duero⁽¹⁾

II

Actual situación internacional del asunto

Expuesta a grandes rasgos en mi artículo anterior la importancia nacional de los Saltos del Duero, pasemos a detallar la situación actual, de hecho, del problema, en su aspecto internacional.

Las dos naciones, España y Portugal, tienen soberanos derechos sobre las aguas del Duero, *en su tramo internacional*. Su utilización se regula con leyes y convenios que España ha respetado siempre, llegando a exagerar su condescendencia al interpretar aquellos pactos. Tal vez así tenía que hacerlo, ya que, en este orden de relaciones, si no cabe dejación de derechos, tampoco son convenientes intransigencias que impidan soluciones armónicas.

Pero es evidente que, dada la importancia que para el porvenir industrial de España tiene la explotación de los Saltos del Duero, nuestros Gobiernos vienen obligados a defender sus derechos ante Portugal, sin que ello implique menoscabo alguno de cuanto a esta nación corresponde, en virtud de las leyes y convenios internacionales, ni signifique tampoco dejación, en perjuicio de los intereses patrios.

Patente es también que no sería indiferente para España la proporción en que ambos pueblos vecinos se repartan los 570 000 caballos de energía hidráulica que cabe obtener en el tramo internacional del río Duero, ni las manos en que esa energía caiga.

Y sentado esto, veamos qué derechos puede ostentar cada pueblo en el momento de resolverse estos importantes extremos.

Es fácil comprobar, incluso con documentos oficiales, los hechos siguientes:

El descubrimiento y estudios subsiguientes de los Saltos del Duero se debe no más que a la iniciativa y el esfuerzo de súbditos españoles, los cuales, en tanto Portugal ni siquiera pensaba en aquel venero de riqueza hidráulica, los denunciaron en España y obtuvieron, con arreglo a la ley de Aguas, concesiones en los años 1906 y 1912 en las provincias de Salamanca y Zamora.

Al replantear esas concesiones se estimó necesario contar con Portugal. Esto dió origen a negociaciones amistosas internacionales, que terminaron en el Convenio Hispanoportugués, Ortuño-Costa, de septiembre de 1912; Convenio que los concesionarios españoles se apresuraron a acatar, solicitando en Portugal, con arreglo a aquél, las concesiones correlativas a las otorgadas en España, ante la indiferencia de la nación vecina, que no mostraba gran interés por los Saltos del Duero.

El Gobierno portugués consideró tan ajustada a derecho la conducta de los peticionarios españoles, que admitió y cursó tales solicitudes; aceptó las fianzas en metálico y tramitó los expedientes, sin que, en un período de varios años (1912 a 1919), se susci-

tara la menor contrariedad, ni se causara la más leve protesta. En su consecuencia, se creó una situación de derecho franca a favor de los peticionarios españoles que, discurriendo patrióticamente, sería insensato pensar en quebrantarla o menguarla ahora, por actos de nuestros Gobiernos.

El Gobierno español dejó en suspenso, como era justo, los plazos de ejecución de las concesiones españolas, hasta que Portugal decidiera sobre las mismas.

No obstante y a pesar de que a los españoles se debía la patriótica iniciativa de preparar y estudiar la explotación de la riqueza hidráulica del Duero, según propia frase del Sr. Cambó (pág. LXXII de su libro *Ocho meses en el Ministerio*), sus gestiones particulares no conseguían que el Gobierno portugués otorgara esas concesiones, que había tramitado sin protesta en su país. Y una de las razones que aducía para justificar esas dilatorias, era la de que, dada la importancia del asunto, el concesionario debería presentar pruebas de su seriedad y capacidad financiera para la realización de tan colosales proyectos. Así se dedujo también de las visitas y gestiones hechas en Lisboa (mayo de 1918) cerca del ministro de Comercio y del director general de Obras públicas por varios vocales del Consejo de la Sociedad Hispanoportuguesa de Transportes Eléctricos, acompañados del que suscribe.

En estas visitas se comprobó que en los registros portugueses no había más peticiones que las pertenecientes hoy a la Hispanoportuguesa, y otra de un militar lusitano, no presentada en España, y que los propios funcionarios, paisanos suyos, calificaban de fantástica o inadmisibles.

Despierto el interés de los portugueses ante las gestiones españolas, hechas en Lisboa a fin de obtener la firma de las concesiones, reclamaron, como garantía previa para la realización de los Saltos del Duero, la formación de una entidad financiera de solvencia indubitable. Por ello, se constituyó entonces (3 de julio de 1918), la Sociedad Hispanoportuguesa de Transportes Eléctricos, con un capital de 150 000 000 de pesetas, suscrito en firme por el Banco de Bilbao, concediéndose al Banco Nacional Ultramarino de Portugal una opción a parte de ese capital.

Transferidos a la nueva entidad los derechos de cuantas concesiones y peticiones existían en España y Portugal en el tramo internacional del Duero, se elevó al Ministerio de Fomento, por la Sociedad Hispanoportuguesa de Transportes Eléctricos, instancia en 24 de julio de 1918, haciendo el proceso histórico de sus derechos y dando cuenta de sus proyectos definitivos. Estas transferencias fueron reconocidas en nuestra nación por Real orden de 17 de enero de 1919, y continuó sus gestiones la Hispanoportuguesa, cerca del Gobierno de la vecina república, para recabar el cumplimiento de la base III (1), requisito indispen-

(1) Véase REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, núm. 2 443, página 569.

(1) La base III del Convenio Ortuño-Costa dice así: «Antes de otorgar la concesión, una Comisión internacional, compuesta de dos ingenieros, fijará las prescripciones a que las obras han de sujetarse.»

sable, a fin de realizar las obras de los Saltos del Duero, en armonía con los portugueses.

Con arreglo al Pacto internacional, el Gobierno español nombró delegado suyo al reputado ingeniero Sr. Ortuño, en enero de 1919, y después de muchas gestiones, el Gobierno portugués hizo el nombramiento de su delegado, en junio del mismo año, a favor del honorable ingeniero D. Manuel da Costa-Serraó, quien vino a España por septiembre de aquel año. Reunidos los dos delegados, llegaron a un acuerdo; lo consultaron, oficiosamente, con sus respectivos Gobiernos, y fué aceptado sin objeción alguna. Pero cuando se hallaba pendiente de la firma, surgieron dificultades, que marcan una nueva etapa internacional en el curso de este asunto.

El acuerdo de ambos delegados respetaba los derechos españoles, creados a favor de éstos en virtud de sus peticiones en España y Portugal, sin dejar por ello de reconocer los que corresponden a Portugal. No eran unos y otros contradictorios, sino, por el contrario, coincidentes, según se desprende del estudio del problema, con vista a los intereses generales de ambos países.

El delegado español, a requerimientos del excelentísimo Sr. Presidente del Consejo de Ministros, entregó esa base para su estudio y examen a los Ministerios de Estado y Fomento. El último pidió opinión respecto al particular a los jefes de Negociado de su departamento ministerial, y ellos le manifestaron verbalmente (ya que se trataba de una información oficiosa) que encontraban perfectas las bases.

El delegado portugués marchó a Lisboa para, al igual que se había hecho en España, consultar con su Gobierno las bases que había redactado, de acuerdo con el delegado español.

El Gobierno portugués aprobó las bases. La noticia se publicó en los periódicos, y cuando todo hacía suponer que se estaba en la conclusión del asunto, no fueron aquéllas firmadas.

Y entonces se inició, en la tramitación del asunto, un nuevo período de características distintas a las de la anterior etapa.

Entidades explotadoras de industrias hidroeléctricas, a las que, por tanto, no era indiferente la realización de los Saltos del Duero, por la transformación que en el mercado de energía habría de producir la puesta en marcha de aquéllos, creyeron oportuno, para la defensa de sus intereses, intervenir en la referida tramitación, y esta intervención dió lugar a una pugna en la que cada parte puso su esfuerzo con arreglo a su criterio.

No escasearon en la lucha, ni en España ni en Portugal, los incidentes parlamentarios, judiciales y administrativos, los proyectos en competencia, las campañas de Prensa y todos los demás recursos ofensivo-defensivos que acompañan, frecuentemente, a este género de pugnas apasionadas. Y la consecuencia inmediata de todo ello fué que el Gobierno de la nación vecina tratara de utilizar tales circunstancias con el fin de mejorar la situación de inferioridad en que, con relación a España, se encontraba, para participar de los beneficios que la realización de los Saltos del Duero ha de reportar a la economía de una parte considerable de la Península ibérica.

Para ello, comenzó el Gobierno portugués por proponer, en nota diplomática, al español, que se alterara la constitución de la Comisión internacional, la cual, según el Convenio, debería estar integrada por dos ingenieros, uno por cada nación. Se pidió la ampliación del número de vocales hasta seis; tres por cada parte. De ellos, un letrado y dos ingenieros.

Y a pesar de la falta de oportunidad de la propuesta, el Gobierno español la aceptó, dando con ello una prueba más de la deferente consideración siempre guardada por él al de la nación vecina. Hizo los nombramientos y tuvo mucho cuidado, como en la ocasión anterior, de que recayeran en personalidades de indiscutible honorabilidad y competencia.

Después de algunos cambios circunstanciales, quedaron designados para esta Comisión:

El Excmo. Sr. D. Joaquín Fernández Prida, profesor de Derecho internacional de la Universidad Central.

Y los Sres. Marqués de Legarda y D. Valeriano Perier, consejeros de Obras públicas.

Con el acostumbrado retraso, designó al fin Portugal sus comisionados, que vinieron a España en mayo de 1920.

Se ignora el resultado de estas negociaciones. Lo público de ellas es que duraron hasta que el calor estival obligó a suspenderlas, y que no se llegó a un acuerdo.

Así era de presumir, habida cuenta de que la Comisión portuguesa ya las inició influida por las campañas de publicidad de que anteriormente me he ocupado.

Las pretensiones de nuestros vecinos pugnarán siempre con los intereses nacionales, creados al amparo de leyes y de convenios de ineludible respeto y observancia.

Y aunque las negociaciones se interrumpieron con el propósito de reanudarlas pasado el verano de 1920, hemos llegado al invierno del 1926 y no hay indicios de que la Comisión vuelva a reunirse.

Esta es la situación en que se halla actualmente la tramitación internacional de los expedientes de concesión de los Saltos del Duero; es decir, detenida y sin que los Gobiernos de ambas naciones hayan tomado desde el verano de 1920 ninguna determinación que tienda a resolver las dificultades surgidas, para llegar a la realización de esos aprovechamientos, que tanto interesa a la industria y economía de los dos países.

Nadie dudará, a mi juicio, de que esta situación no debe prolongarse, máxime si existen soluciones que permitan llegar al fin, sea de acuerdo entre los dos países, sea obrando España por su cuenta y sin faltar, no al Convenio Hispanoportugués, ni siquiera al máximo de respetos que deben guardarse a la nación vecina y amiga.

Y como creo que existe base para esas soluciones, en un próximo artículo, como ya lo anuncié en el anterior, me tomaré la libertad de exponer algunas consideraciones y puntos de vista del problema, por si ellos pudieran servir, convenientemente modificados por los llamados a resolver, para iniciar las gestiones diplomáticas que den fin rápido al anormal estado actual del asunto.

José ORBEGOZO
Ingeniero de Caminos