

Publicamos el siguiente artículo como reflejo de la opinión del Cuerpo de Ingenieros de Caminos respecto a la política general de Obras públicas que se definió en las recientes sesiones de la Comisión Central.

Ha sido opinión unánime que el problema debe tratarse en conjunto, y el Cuerpo se ofrece con todo entusiasmo a los poderes públicos para trabajar intensamente en la preparación de ese plan, de modo análogo a lo que hizo en otras ocasiones, y que tan beneficiosos resultados produjo, elevando en proporciones insospechadas la riqueza de nuestra patria.

La política de Obras públicas

El discurso pronunciado en la Cámara el día 30 del mes pasado por el ministro de Obras públicas merece, por su importancia, que lo comentemos serenamente.

El error fundamental en que incurre el Sr. Prieto es el de suponer que los distintos problemas de su departamento se deben clasificar en cuatro grupos: puertos, caminos ordinarios, ferrocarriles y obras hidráulicas, independientes entre sí, por lo que a cada cual aplica receta distinta.

La realidad es todo lo contrario. Antes de hacer planes aislados debe haber uno general en el que se articulen todas las obras públicas. El prescindir de tan evidente necesidad conduce al desastre de la economía nacional. De nada sirve hacer obras hidráulicas si, al ponerlas en producción, no se dispone de medios de transporte y de puertos bien dotados que conduzcan las mercancías a los centros de consumo.

Es ésta la primera y gran objeción que debemos oponer a las manifestaciones del ministro de Obras públicas, porque el desconocimiento de la realidad indicada lleva a una funesta política de obras públicas, por muy sabiamente que se resuelvan los problemas parciales planteados por el Sr. Prieto, el que, con su franqueza habitual, confiesa que hasta haber realizado sus viajes como ministro de Obras públicas no ha tenido la sensación de que la base de la economía española estaba en la agricultura. Confinado en las orillas del Nervión, los humos de sus factorías le nublaron la visión de conjunto, y tenía arraigada la idea de que la vida española era eminentemente industrial; pero, si su gran impresionabilidad le conduce fácilmente a cambiar de orientación, esto mismo revela que no estaba bien preparado para encauzar de manera rápida la transformación de la vida nacional en materia como las obras públicas, sin duda la más fundamental para que se opere el ansiado progreso del país.

Veamos cómo ha enfocado los cuatro problemas fundamentales de su Ministerio.

En los *puertos* cree que las Juntas de Obras soportan un desequilibrio económico por la contracción de su tráfico y por las disposiciones generosas de la República, a los dos meses de su implantación, con respecto al personal de las mismas.

Para remediar estos males, la solución heroica que ha adoptado es el nombramiento de comisarios representantes del Estado, que vigilen, en nombre de éste, la gestión de las Juntas, y asegura el Sr. Prieto que los primeros resultados obtenidos han sido ya muy favorables a la Administración.

¿Cuáles han sido estos felices descubrimientos? El ministro socialista lo dice: Por un informe del comisario de la Junta de Obras del puerto de Huelva, averigua que en su presupuesto se ha instituido la lista civil del anarquismo. Todo anarquista onubense de alguna representación se halla retribuido por dicha Junta.

Este peregrino descubrimiento no justifica la creación de tan bien retribuidos cargos —nueva sangría al presupuesto—, pues si bien es cierto, como el señor Prieto asegura, que los pagan las Juntas, éstas viven, según dice, y así es, en un desequilibrio económico que se tonifica merced a las subvenciones concedidas por el Estado. Entendemos, además, que si faltas así conducen, como otras, reales o supuestas, a la cesantía de funcionarios, ha de preceder, a tan grave e irreparable castigo, la formación previa de expediente que depure las responsabilidades. Y el ministro sabe, por casos que tal vez turben su conciencia, que sus informes eran inconsistentes, pues otros, calurosos y espontáneamente expuestos, desvanecieron anteriores sugerencias, a pesar de lo cual la sanción se mantiene, sin que los comisarios le hayan sacado de la desorientación en que le han sumido informes tan contradictorios.

Además, los nombramientos que ha hecho el señor Prieto son de su tan íntimo trato y confianza, que han de estar a merced de los vaivenes de la política, lo que impide que lleguen los comisarios a penetrarse con los servicios complejos de los puertos, que requieren tiempo para ser conocidos.

A las *vías ordinarias* de comunicación, el ministro de Obras públicas no les ha concedido la más pequeña atención. Sobre el plan que tiene para construcción y conservación de carreteras, nada ha dicho a la Cámara, y en relación a los caminos vecinales se ha limitado a indicar que la crisis de trabajo ha obligado a construirlos quizá en demasía, y que hoy las Diputaciones no pueden atender a la conservación de los mismos. Seguramente por esto, se niega el ministro tenazmente a prestar atención a las comarcas españolas que solicitan la construcción de caminos vecinales, olvidándose que no solamente resuelven estas obras la crisis de trabajo, sino que además, y más principalmente, cumplen una de las misiones más importantes de la vida de España.

La Ley de 1911 resolvió el problema de la construcción de caminos vecinales, apartándola totalmente de la máquina caciquil, y proporcionando a España, en pocos años, una extensa red de vías de comunicación, construida y conservada en inmejorables con-

diciones de técnica y de economía. Quizá por ser una obra casi perfecta en la vida de las obras públicas españolas, se tomó como piedra de toque de la vitalidad de las Diputaciones provinciales, traspasándolas este importantísimo servicio, aunque con la desconfianza de mantener en los Presupuestos generales del Estado una subvención para auxiliar a dichas Corporaciones.

Si hubo error en esto, se puede fácilmente subsanar, pasando otra vez el servicio a poder del Estado, y restableciendo, si no en su totalidad, en su mayor parte, los preceptos de aquella Ley de 1911. Reconocemos que en las manifestaciones del ministro se esboza este propósito, pero no de un modo terminante, indicio de su desorientación.

El problema *ferroviario* toma, en labios del señor Prieto, tintes sombríos. Su pesimismo en esta materia es tan grande, que hace imposible una solución armónica con los intereses de la nación.

Lo subdivide, como es lógico, en dos partes: régimen de las líneas de explotación y construcción de nuevos ferrocarriles.

En lo primero tiene el Sr. Prieto una visión exacta del problema cuando dice que en el momento actual no puede haber ningún Gobierno, consciente de su deber y atento a las palpitaciones de la economía nacional, que corte bruscamente el auxilio que se viene prestando a las Compañías ferroviarias; pero, en su justo deseo de estar bien informado de lo que pasa en éstas, ha creado, con el nombre también de comisarios, unos altos interventores técnicoadministrativos del Estado, a los cuales últimamente ha encomendado, además, el servicio de inspección de las líneas.

Como ocurre con frecuencia, se han yuxtapuesto ideas y funciones que quizá tergiversen la Ley que el Parlamento votó sobre intervención del Estado en las Compañías ferroviarias. La idea de las Cortes fué crear una intervención puramente fiscalizadora, y aunque creemos que ésta debía ser más amplia, con la última determinación del ministro, disolviendo las Divisiones técnicas y administrativas de Ferrocarriles, se ha producido una confusión en la función interventora.

El Estado tiene el derecho indudable de conocer y participar en la gestión de las Compañías de ferrocarriles, por cuanto ha aportado a las mismas grandes sumas para realizar determinadas obras, o como anticipo para satisfacer haberes al personal. Por eso creemos que el Estado no ha de limitarse a fiscalizar lo que hacen las Empresas, misión única que la Ley de las intervenciones le adjudica, sino que debe ir más allá, hasta ejercer una función de coadministración. Impuesta ésta y articulada en la gestión misma de las Compañías, al Estado le sería fácil tener en sus manos los hilos de dicha gestión, lo que resulta casi imposible con la simple función que ha adjudicado a las Comisarias, las que, a pesar de esto, tienen la gravísima facultad de imponer su veto a determinaciones de los Consejos de Administración y de las Juntas generales; facultad que, entregada al arbitrio de un solo hombre, por excelente que sea, como ocurre actualmente con los comisarios nombrados, puede conducir a error o a perplejidad por la grave responsabilidad contraída, con perjuicio, en ambos casos, del Estado o de las Compañías.

Si la función de coadministración se ejerciese, como es natural, por distintos elementos del Estado, y el veto se acordase por mayoría, se evitarían los dos temores expuestos de arbitrariedad o timidez del comisario. Si no estamos equivocados, en este sentido se orientaba el propósito de intervención que tenía el anterior ministro de Fomento, Sr. Albornoz.

Pero una grave complicación se ha sumado a la ya muy delicada misión de los comisarios, al asignarles la función de inspeccionar las líneas, que hasta ahora corría a cargo de las Divisiones de Ferrocarriles. Esto aumenta y, por lo tanto, dificulta enormemente la labor de los comisarios, y, además, pueden resultar, en ciertos momentos, incompatibles la concentración en una sola persona de las funciones activas de intervención con las inspectoras.

Añádase a todo lo expuesto que, según ha confesado el ministro, el establecimiento de las Comisarias no es más que un paso provisional para, en su día, proponer a las Cortes un proyecto de Régimen ferroviario definitivo. Primero necesita el ministro ir suavemente adentrándose en las Empresas para descubrir sus secretos, cosa difícil, a nuestro juicio, por lo que antes dijimos. Pero aquí es donde el Sr. Prieto hace una manifestación que nos alarma sobremedida, al decir que el proyecto de Régimen definitivo no puede ir al Parlamento sin que éste haya adquirido un estado de tranquilidad espiritual en el que no haya pasiones y se pueda hacer una labor de concordia entre todas las tendencias; y esto, a nuestro entender, es diferir la cuestión, que siempre se ha considerado urgente, a horizontes invisibles, pues la Cámara, si ha de seguir representando la opinión de España, no alcanzará nunca esa situación paradisiaca que el Sr. Prieto desea para resolver el problema ferroviario. Es más; creemos que precisamente una discusión de encontradas opiniones es lo que conduciría a soluciones convenientes al interés general.

Por lo tanto, en este punto tan interesante no ha ofrecido el ministro de Obras públicas ni un esbozo de solución, ni siquiera la esperanza de abordarlo en fecha próxima, constituyendo para nosotros esta postura una situación de verdadera inquietud, pues, como hemos dicho muchas veces, el problema ferroviario se agrava tanto más cuanto más se dilata su resolución definitiva.

Y pasemos al segundo gran problema: el de la construcción de nuevos ferrocarriles, en el que estamos en pleno desacuerdo con el ministro de Obras públicas.

La única razón que da el Sr. Prieto para mantenerse tenaz en su opinión de no hacer un kilómetro más de nuevos ferrocarriles, es que éstos no son reproductivos, mientras que nosotros opinamos que un ferrocarril, en el día de hoy, puede ser conveniente como servicio público, sin ser reproductivo como negocio mercantil.

Pero, al mismo tiempo que porfía el Sr. Prieto en paralizar la construcción de los ferrocarriles en marcha, acoge, con la pasión que le caracteriza, la idea, tantas veces expuesta como desechada, de construir un ferrocarril subterráneo que enlace las líneas que afluyen a Madrid, o sea: la obra más lujosa, más aristocrática y más inverosímil que puede soñar el más ardiente partidario de la construcción de nue-

vas líneas férreas. Sólo el túnel bajo el Estrecho de Gibraltar le supera en fantasía y magnificencia.

En lo que tampoco estamos magnos es en que se sustraiga el problema al Parlamento por temor de que opine de modo distinto al ministro, y para soslayarlo asigne en el presupuesto, al buen tuntún, un crédito de 60 millones de pesetas, con el reconocimiento previo de que esta cantidad ha de emplearse en gran parte en pagar las obras que se han ejecutado a partir del 1 de julio pasado, y que los contratistas aun no han cobrado, con lo que quedaría una cantidad insignificante para atender a las nuevas construcciones. Si a este hecho se yuxtapone la noticia de que el Sr. Prieto se ha opuesto en Consejo de ministros a la transferencia de un crédito, hoy inaplicable, para pagar esa parte de obra realizada, se saca la impresión de que el deseo del ministro es paralizar la construcción de los nuevos ferrocarriles, cualquiera que sea la opinión del que desempeña la cartera de Obras públicas, con los graves quebrantos que esto acarrea.

El amplio campo de las *obras hidráulicas*, en el que tan denodadamente ha trabajado el Cuerpo de Caminos, es donde puede el Sr. Prieto, si acierta, resolver algunos de los principales problemas de la economía nacional; pero si se equivoca producirá a España serios quebrantos.

Para el acierto es menester que haga, ante todo, un buen plan de obras hidráulicas. ¿Lo tiene el actual ministro? Antes de que soñase en serlo, el Cuerpo de Obras públicas había hecho una intensa labor para formar en las cuencas del Ebro, Duero, Guadalquivir y Segura planes hidráulicos, y si en otras cuencas se carecía de ellos, fué porque no se habían creído, por lo tanto, el Sr. Prieto en error cuando dice al país de un modo general que no hay planes hidráulicos estudiados y que él va a hacerlos. Debíó decir, a lo sumo, que iba a completarlos; pero como esto requiere personal numeroso, y el Sr. Prieto se empeña en sostener que sobran ingenieros, para no contradecirse toma los técnicos de las cuencas cuyos trabajos estaban en marcha para pasarlos a que hagan los estudios que desca ver realizados en otras.

Este sistema de tejer y destejer, de retrasar la marcha de los trabajos emprendidos por otros, para desarrollar los de su especial predilección, ha sido el método seguido tantas veces en España, en descrédito de la política que tan alta quisiera ver el Sr. Prieto.

Resulta de todo esto que el actual ministro de Obras públicas quiere tener un plan de obras hidráulicas suyo cuando anuncia su presentación para antes del 31 de marzo. Pero como el desarrollo del más modesto plan hidráulico requiere tiempo para preparar los elementos indispensables, aunque no sea más que para obtener datos aproximados de las posibilidades hidráulicas de la cuenca; y como el ministro aspira a ser original, pareciéndole malo lo que antes se hizo, aprovecha la presentación de un informe del reputado ingeniero Sr. Lorenzo Pardo acerca de una magnífica ampliación del ya conocido proyecto de riegos a base del pantano de Alarcón —ampliación ob-

tenida por trasvase de algunos afluentes de la cabecera del Tajo y Guadiana— y lo expone en el Parlamento, como plan salvador de España, a las cinco horas de haberle sido entregado.

Este temperamento impulsivo del ministro, que le hace proceder con tal rapidez, conduce forzosamente a situaciones difíciles, porque en todos los problemas de esta naturaleza hay siempre factores encontrados a los que no debe darse motivo de lucha hasta estar el problema perfectamente terminado, y en el caso del proyecto en cuestión ya se ha visto cómo, a su solo anuncio, se han levantado en la cuenca del Tajo y Guadiana voces reclamando contra la determinación del ministro de llevar a otras cuencas las aguas de algunos afluentes de estos ríos.

Así resultan diversas e inexplicables incongruencias en determinaciones al parecer secundarias, pero en realidad de gran importancia, que se toman con el personal de los distintos Cuerpos de Obras públicas. Si se emprende una obra de regeneración en este departamento, se debe proceder del modo siguiente: Se redactará un plan general de obras en toda España, atendiendo a la relación inevitable que las obras hidráulicas tienen con los puertos y las vías de transporte. Se reorganizarán a continuación todos los servicios, de acuerdo con dicho plan, y sólo entonces se podrá decir con fundamento si sobra o falta personal en cada una de las células que han de componer este conjunto orgánico. Mientras tanto, esas manifestaciones rotundas de que sobra el 50 por 100 del personal, y de que éste no cumple la misión que se le tiene confiada, carecen de razón, y así hemos visto con asombro que el ministro habla de la impotencia en que se encuentra para coordinar los servicios del personal, que le asfixia tanto más cuanto más alta es su gestión. Y en este laberinto de palabras en que llega a decir que la política está por encima de la ciencia, asegura —confesando que no conoce a fondo estas cuestiones— que el Consejo de Obras públicas, con su amplitud de atribuciones, unas naturales y otras artificiosas, constituye un organismo superior jerárquicamente al propio ministro. La Cámara, dócil y sugestionada por la palabra fácil del ministro, asintió como si esto fuera verdad; pero ¿en qué hecho se funda tan peregrina afirmación? El Consejo de Obras públicas, que, como todo organismo, es susceptible de mejora, cobró alto prestigio en la Administración española por la independencia de su actuación y por su solvencia moral, de todo lo cual ha dejado rastro indeleble en todo el proceso de las obras públicas, que constituyen el patrimonio más saneado de la nación.

Y basta por hoy en la labor crítica, serena y objetiva, de la política de Obras públicas del ministro que las rige. De su inteligencia y buena voluntad, puestas al servicio de la política, nadie duda; pero sí de su acierto y competencia en esta época de ansias regeneradoras, en la cual, como en toda su vida pasada, el Cuerpo de Caminos, colocado siempre al margen de todo partidismo político, ha sabido conllevar su situación profesional al lado de todos los Gobiernos, con miras a la salvaguarda de los intereses generales.