

TÁNGER Y EL CUERPO DE CAMINOS

Por JOSÉ OCHOA BENJUMEA,
DIRECTOR DEL PUERTO DE MELILLA

I

Ligar así, simplemente, el Cuerpo de Caminos y la bella ciudad de Tánger, tal como se hace en el encabezamiento del presente artículo, parecerá un poco extraño y un mucho arrogante; pero ya verá el que leyere que ello no es así, y aun convendrá conmigo que es justicia que se rinde a servicios leal y acertadamente prestados.

Muchas veces estuvo en mi ánimo escribir algo sobre las obras y servicios municipales de Tánger; pero nuestra guerra, durante un gran período de tiempo, y mi condición, entonces, de Ingeniero jefe de Obras Municipales de aquella ciudad me impidieron hacerlo con la libertad que yo hubiera querido tratar un tema que tenía mucho de político, al menos en aquella época. Hoy día, la ocupación de la ciudad internacional por nuestra tropas y la circunstancia de haber abandonado yo el cargo que durante ocho años me retuvo en la Administración internacional me permiten expresarme con una libertad, sin la cual no me era interesante escribir sobre el particular.

Dice el artículo 35 del Estatuto de Tánger, esa especie de constitución, obra de la diplomacia internacional, por la que la ciudad se rige, que, por razones de los intereses de España, el Ingeniero Municipal será español y que, atendiendo los intereses de Francia, el Ingeniero de Obras Públicas será francés. No concuerdan los calificativos de Obras Públicas y Obras Municipales con las atribuciones que luego se confirieron a los citados ingenieros, únicos técnicos estatutariamente (permítaseme la palabra) previstos, y desde luego la distribución de servicios no encaja completamente con los correspondientes a sus similares en España. Al Ingeniero de Obras Públicas correspondió el control de todas las concesiones, como las de aguas, luz, autobuses, etc., con lo que abarcaba intereses puramente municipales, y, además, el puerto, mientras el Ingeniero de Obras Municipales cargó con todo lo restante. Estaban a su cargo, pues, los servicios de alcantarillado, limpieza pública, alumbrado, vialidad, edificaciones de todo género y carreteras y pistas del *interland*, que en España corresponden a las Jefaturas de Obras Pú-

blicas o a las Diputaciones, ocupándose también en la aplicación de los reglamentos municipales sobre construcciones, saneamiento, ocupación de la vía pública y todo, en suma, cuanto requería la dirección de un técnico.

Como quiera que en 1.º de junio de 1925, cuando se puso en vigor el Estatuto de Tánger, la ciudad se reducía al casco viejo o villa intramuros, salvo los primeros esbozos de la ciudad nueva que hiciera la entonces llamada Comisión de Higiene y Vialidad, existente antes de la aplicación del Estatuto, se deduce que todo el esplendor de la actual villa moderna ha sido alcanzado en el corto plazo de quince años hasta hoy transcurridos, durante cuyo tiempo han estado al frente de los Servicios Municipales cuatro Ingenieros de Caminos, y a ellos se debe la transformación de la ciudad, o, si mejor se quiere, la construcción de la ciudad nueva con sus grandes avenidas, bellísimas calles y jardines, como así mismo la completísima red de carreteras del *interland* y cuanto se ha hecho, además, en saneamiento y urbanización.

Durante el mismo tiempo, no hubo variación en la persona que desde un comienzo ocupó la Jefatura de Obras Públicas de Estado, como en el argot administrativo se califica al ingeniero francés, el cual, contando con la ayuda directa de su compatriota el administrador de la Zona, que ha sido francés desde el comienzo del Estatuto hasta hace un par de meses, y con la no menos valiosa de la mayoría francesa de la Asamblea Legislativa, no tuvo las luchas y dificultades que no dejaron de encontrar los ingenieros españoles para el desarrollo de sus planes y proyectos, sobre todo en los casos en que éstos pudieran rozar, no ya ni tan siquiera los intereses franceses, sino simplemente la suceptibilidad de cualquiera de las numerosas asociaciones con que los franceses multiplicaban, a fuerza de agruparse bajo diferentes aspectos, su masa exigua de residentes en Tánger, comparativamente, sobre todo, a la española. Bien es verdad que esa masa exigua, a juicio de Raymond Charles, en su libro *Le Statut de Tanger* "comprend une élite d'avocats, d'intellectuels, de banquiers, etc., difficilement remplaçables par la plèbe ouvrière espagnole, si nombreuse soit-elle". Insulto es este,

y opinión compartida por los franceses de Tánger, en el que desgraciadamente hay algo de verdad, aunque si bien es cierto que la masa obrera, totalmente española, salvo la indígena, constituye en Tánger un enorme tanto por ciento de nuestra colonia, tampoco faltaron los intelectuales, médicos, ingenieros, comerciantes, etc., que trabajaron, aunque comprimidos por el Estatuto, por el honor y preponderancia española. Su fracaso cúlpese a las circunstancias y a la indiferencia, muy especialmente, de una masa anodina de españoles: aquellos que, nacidos o afincados en Tánger desde muchos años, eran totalmente indiferentes a las glorias y desdichas de nuestra patria, y que vivían atentos únicamente a sus propios intereses, carentes de energía e independencia para imponerse, vendidos a la supremacía francesa con tal de medrar o conservar sus prebendas, y que comenzaban por enviar sus hijos a los liceos franceses (y hasta a los israelitas) y que terminaban cobardemente sometidos a una influencia extraña, como si Tánger fuera un protectorado francés.

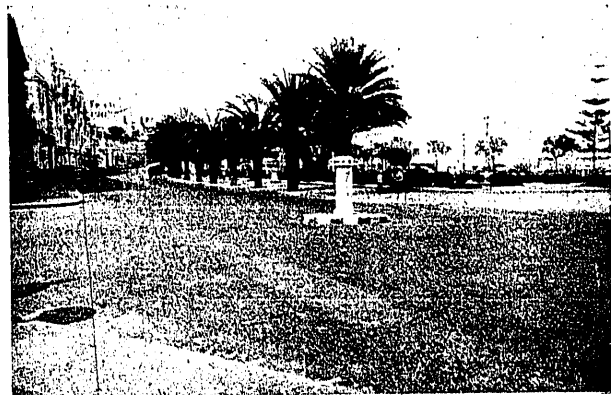
No fueron los Ingenieros de Caminos, para honor de nuestro Cuerpo, de esta clase de malos españoles, y, a pesar de todas las coacciones, mantuvieron su independencia como técnicos, y cuando no pudieron continuar dignamente al frente del Servicio de Obras Municipales, dimitieron, con pérdida de su magnífica posición en la Administración Internacional, antes que claudicar ante la imposición o la arbitrariedad de los administradores o de la citada *élite* de franceses de clase superior. Este es el caso de dos de los compañeros que pasaron por la Jefatura de Obras Municipales; los otros dos, y entre ellos me cuento, abandonamos el cargo por propia conveniencia, aunque claro está que tuvimos las mismas luchas y salvamos idénticas dificultades.

La lucha por mantener una orientación española se presentaba en innumerables ocasiones a los Ingenieros municipales, bien en el estudio y trazado de calles y de carreteras, bien con motivo de la elección de sistemas o patentes, y no digamos en cuestiones de personal, donde la nacionalidad de un chófer o de un carpintero daba lugar a verdaderas batallas, en las que intervenían, presionando desde su altura, hasta los señores cónsules generales. En este ambiente desagradable, sin la asistencia de la masa española, más atenta a sus intereses particulares, y con la pesadumbre de tener detrás, en lugar de un gobierno fuerte, un país que se iba des-

moronando, han luchado y han triunfado los Ingenieros de Caminos que pasaron por la Jefatura de Obras Municipales de Tánger.

La orientación francesa en el estudio de la nueva ciudad comenzó con la imposición de un plan de urbanización, que se encargó al arquitecto francés M. Prost, en flagrante contradicción con el espíritu del artículo 35 del Estatuto antes mencionado, por cuanto que si se reconocía que por razones de los intereses de España el Ingeniero municipal sería español, es claro que la obra que iba a ser desarrollada por estos Ingenieros no podía ser ejecutada al dictado de un arquitecto francés; pero, aparte de la importancia que se concedía a la nacionalidad del autor del futuro proyecto de la ciudad nueva, existía el hecho, aun más importante, de la distribución de calles y bulevares a través de terrenos (en ocasiones, verdaderos arenales), la mayoría de los cuales estaban en manos de sociedades inmobiliarias, cuyos consejos de administración residían, como M. Prots, en la capital de Francia... Este plan de urbanización no ha tenido una realización ni completa ni exacta, porque, aparte de que no fué nunca terminado, los Ingenieros municipales, aplicando aquello de *se obedece, pero no se cumple*, lo modificaron y transformaron durante la ejecución del mismo de tal modo, que puede decirse que del proyecto primitivo apenas quedó el esqueleto, y bastante desarticulado.

Con unos presupuestos ubérrimos (alcanzaron, el primer año de Estatuto, el 46 por 100 de los gastos totales) y un plan de obras por delante, los Ingenieros municipales tuvieron, en los primeros años, un ancho campo de trabajo. Las dificultades para obtener los terrenos necesarios para abrir las nuevas calles fueron fácilmente salvadas por me-



Avenida de España. — Palmeras de Valencia.



Alumbrado moderno de calles.

dio de una ley, copia de su similar de la Zona francesa, que instituía las Asociaciones sindicales de propietarios, y cuya aplicación reiterada ha sido la causa del rápido desarrollo de la ciudad. No es posible extenderse en un artículo en consideraciones sobre esta ley; pero conviene explicar, al menos, en qué consiste, porque es interesante.

Decidida, en principio, la construcción de una calle o de un grupo de calles, se determinaba la Zona afectada por las obras, delimitándola por una línea llamada perímetro sindical, dentro de cuyo perímetro se dibujaban las parcelas correspondientes a los diversos propietarios, a los cuales se les convocaba a una asamblea, que presidía el Ingeniero municipal, como delegado del administrador. Se sometía a la consideración de esta Asamblea el proyecto de las nuevas calles, y si se obtenía la aprobación del 50 por 100 de los propietarios inscritos, representando, por lo menos, el 50 por 100 de la superficie perimetral, la Asamblea se transformaba en Sindicato de propietarios con el título de la calle, bulevar o barrio correspondiente.

Puestas, después, en común todas las propiedades, el Servicio de Obras Municipales hacía un nuevo estudio de repartición de parcelas, dando a cada una una superficie igual a la primitiva, menos la pérdida correspondiente que proporcionalmente a cada una resultase por la disminución de la superficie total, consecuencia de la pérdida de terreno que se dedicaba a calle.

El problema no era tan sencillo como parece explicado, pues la pérdida no resultaba igual para cada parcela, por razones que sería prolijo detallar, y ello, unido a que algunas parcelas tenían que desaparecer y ser expropiadas por el Sindicato, hacía largas y agitadas las sesiones del Sindicato; pero, con energía, los Ingenieros supieron siem-

pre imponerse y sacar adelante los Sindicatos, con lo que no solamente se convertían en parcelas edificables al borde de las nuevas calles las primitivamente comprendidas dentro del perímetro sindical, sino que obtenían para la Administración, absolutamente gratis, el terreno necesario para abrir las nuevas vías.

Una legión de topógrafos se dedicaba a este trabajo, de tal exactitud, que no se admitían errores superiores al 1 por 100 entre las superficies calculadas y las que luego nos veíamos en la necesidad de replantear a cada propietario sobre el terreno.

En el Sindicato de la Playa, último que logró constituir, el número de propietarios era de noventa y nueve, y por lo menos de seis nacionalidades diferentes; ello dará una idea aproximada de lo que hubo que luchar para sacar adelante los intereses de la Administración enfrente de los propietarios, muchos de los cuales eran miembros de la Asamblea Legislativa. El total de los Sindicatos terminados a mi marcha, desde el principio del Estatuto, era de 29, y el valor de los terrenos cedidos para calles pasaba de los cinco millones de francos.

Era aquí, al estudiar los planes detallados de los Sindicatos, donde un estudio más atento obligaba a los Ingenieros a modificar el plan Prost, y en donde, de hecho, se le modificaba radicalmente.

De igual modo que dentro del perímetro urbano de la población, se trabajó en el estudio y trazados de las carreteras y caminos que dan acceso a los faros de Cabo Espartel y Malabata, la que conduce a la Montaña, la de las Grutas de Hércules y tantas otras como cruzan el *interland* de un lado a otro.

Las carreteras que parten de Tánger hacia Te-



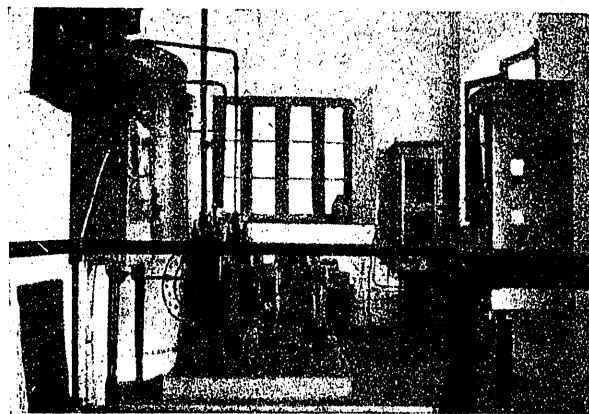
El más moderno bulevar de Tánger: 25 metros de ancho. Pavimento de macadam con emulsión asfáltica.

tuán y hacia Rabat dependían también del Servicio de Obras Municipales desde el comienzo del Estatuto; pero posteriormente, por decreto del Administrador, pasaron a la jurisdicción del Ingeniero francés. Igual determinación se intentó tomar, ya en mi tiempo, con el resto de las carreteras; pero pudo pararse el golpe, pidiendo, en igual plano de razonamiento, para el Ingeniero municipal el control de agua, luz, etc., lo que no convenía a los intereses franceses.

No creo que sea interesante, dado el carácter que voy dando a este artículo, descender a detalles técnicos sobre la construcción de los firmes en calles y carreteras; pero sí indicaré dos cosas: una, que hemos acabado por no emplear más que emulsión asfáltica al 60 por 100 en riegos en frío, y otra, que ello nos ha bastado para tener una completísima red de carreteras que permiten al turista recorrer todo el territorio sobre magníficos pavimentos. El total, entre calles, grandes bulevares y carreteras, hacen más de 120 km.

Paralelamente a la ejecución de calles y carreteras, se acometió el problema del alcantarillado, si bien no acomodándose a un plan general que no existía y que los Ingenieros no tuvimos tiempo de hacer; pero, aun improvisando con fórmulas rápidas, no quedó una calle sin su alcantarillado correspondiente, a cuyo efecto se colocó en las que no lo había y se sustituyeron las secciones insuficientes construidas por la primitiva Comisión de Higiene. Resultaba, en Tánger, que en los primeros años de aplicación del Estatuto al capitalismo no le interesaba otra cosa que la rápida construcción de vías de comunicación que revalorizara sus propiedades; pero más tarde empezaron a preocuparse de los problemas higiénicos, circunstancia ésta aprovechada por los Ingenieros para obtener créditos que hasta entonces se habían conseguido difícilmente, limitándose a la construcción del alcantarillado paralelamente a las calles y acometiendo las nuevas alcantarillas al colector general construido muchos años antes, el cual venía resultando insuficiente, por lo que había habido necesidad de proveerlo de vertederos que iban a la playa.

Se acometieron, pues, los dos grandes problemas de saneamiento de Tánger, que eran, de momento, la reforma del colector de la playa y el alcantarillado del barrio de la Emsallah. Ocurría esto ya en mi tiempo, y me apliqué con ahinco a resolverlos, con tantos detalles y tan prolijos cálculos, que hasta se imprimieron en francés y en espa-



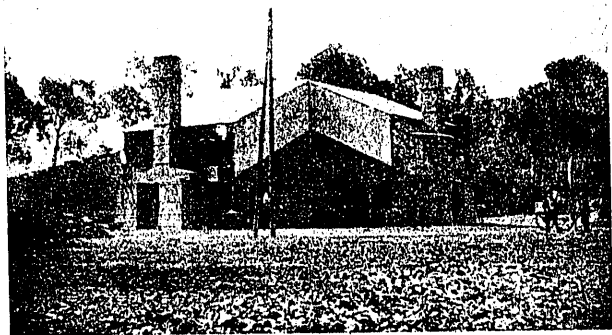
Estación impulsora de aguas residuales.

ñol las Memorias de los proyectos, las que se repartieron entre los miembros de la Asamblea Legislativa; pero aquí conviene hacer un aparte para explicar que, no habiendo autoridad de orden técnico superior a los Ingenieros, éstos no tenían que someter sus cálculos ni justificar sus planos ante nadie, por lo que claro es que nunca se redactaban Memorias justificativas, que nadie habría de leer ni aprobar, y si se hizo esta excepción lo fué en gracia a la importancia de las obras... y para que se fueran enterando que para realizar ciertas obras hacía falta algo más que dar voces en los tajos.

El proyecto del nuevo colector no se realizó de momento, y tantas cuantas veces se reclamaron de los legisladores los 600 000 francos que hubiera costado en 1938 se prefirió seguir abriendo bulevares. Más suerte tuvo el proyecto de saneamiento del barrio de la Emsallah, porque éste afectaba a más de 8 000 indígenas, y su presupuesto no pasaba de los 150 000 francos. Se trataba de un barrio cuyo punto más bajo estaba a 12 m. por debajo de la cota de la alcantarilla más baja y más próxima de la ciudad, de la que distaba 120 metros; es decir, que el desagüe natural debía ir a parar a otro nuevo colector que teníamos en proyecto; pero el coste enorme de éste hizo adoptar como solución la elevación y transporte de las aguas residuales. Esta instalación, que funciona sin interrupción hace cuatro años, es un verdadero aparato de relojería, por lo reducido de la maquinaria y por la regularidad de su funcionamiento. Consta de dos eyectores de aire comprimido de 136 litros de cabida cada uno, de dos moto-compresores, de un recipiente de aire comprimido y de los aparatos eléctricos correspondientes de regulación y puesta en marcha automática. Se pu-

sieron en marcha en silencio, y en silencio siguen funcionando, sin que la instalación haya sido visitada jamás por ningún personaje de la Administración, lo que demuestra el poco interés que se presta al trabajo de los Ingenieros, aunque, como en este caso, se trate de algo que resuelve el problema higiénico de uno de los más populosos barrios indígenas de la ciudad. Nuestro compañero D. José Luis Escario se ocupó de este trabajo en las conferencias a los Ingenieros sanitarios de hace unos años, por las que pude informarme que son muy escasas las similares construídas en España.

Pero el problema del saneamiento de Tánger tenía un enemigo muy superior a la indiferencia oficial, y era éste la pobreza y la incuria del indígena, quien luchaba, en unión con la Compañía de aguas, contra la labor de saneamiento emprendida por los Ingenieros. La Compañía, en efecto, de acuerdo con su concesión, no extendía su red mientras no se le garantizaba un beneficio determinado al coste de la extensión de sus tuberías, y ya pueden figurarse lo difícil que resultaba en un barrio indígena, donde cada tres metros había una propiedad, el poner de acuerdo a unos y a otros para que suscribieran tal compromiso; esto, entre indígenas, era absolutamente imposible. Por la fuerza, y aun ayudados por la gendarmería, conseguíamos los Ingenieros acometer todas y cada una de las casas y barracas indígenas a los nuevos alcantarillados; pero como éstos no recibían aguas porque los propietarios no se acometían a la red de distribución de aguas, tomando la necesaria para su servicio de las fuentes públicas, el resultado era que el alcantarillado no funcionaba, y hubo que instalar en puntos determinados depósitos de descarga automática para la limpia.



Cuatro hornos de incineración de basuras. Capacidad, 80 metros cúbicos por día.

Terminaré este largo artículo hablando algo sobre la limpieza pública, de la que también estamos encargados los Ingenieros municipales, aunque no faltaron voces extranjeras en la Asamblea Legislativa que, con el único objeto de reducir las numerosas atribuciones de los Ingenieros españoles, propugnaban por que el servicio de limpieza pasase a la Dirección de Higiene y Beneficencia, como si el barrer las calles y transportar las basuras tuviera mucho que ver con la medicina. ¡En cambio, no estaban prestos a dar facilidades cuantas veces intentamos suprimir el sistema de estercoleros en que se vertían diariamente, por las camionetas de la Administración, las basuras domésticas, y el secreto consistía en que este estercolero se encontraba en la propiedad de un inglés, que las vendía para engordar cerdos! Por fin, pude, sin embargo, acabar con este estado de cosas, proponiendo la incineración de basuras, que fué aprobada, construyéndose cuatro hornos, en grupos de dos, según un sistema de patente sencillísima, cuyo resultado en Fez había sido satisfactorio. La elección del lugar de ubicación de estos hornos fué una historia, pues, por un lado, se necesitaba un desnivel de cinco metros entre el hogar y el punto de descarga, y por otro, nadie quería semejante vecindad. Se encontró, al fin, en un sitio alejado de la ciudad, situado en la zona industrial y a menos distancia del centro de la villa que el antiguo vertedero; se hicieron las obras y se pusieron los hornos en marcha; pero, desgraciadamente, no tuve en cuenta que el viento del Este llevaba el humo hacia una colina en la que, entre otros edificios, se encontraba la residencia de un antiguo cónsul general de S. M. británica, quien, aunque a más de 400 m. de distancia, estimaba que no se había quedado en Tánger, después de jubilado, para oler a paja quemada, y buscando firmas entre otros propietarios, me puso una demanda ante los Tribunales de Justicia. Ya prevenido para el caso, había provisto los hornos de unos inyectores de aire, por lo que la queja nada tenía de fundada. De todos modos, yo marché de Tánger antes de que el asunto se resolviera, y espero que no alcanzará responsabilidad alguna al compañero que me suceda, pues las cosas en Tánger han variado mucho después de la ocupación, por lo que espero que se estime que siempre es preferible que una nariz irritada huelva a paja a que coman todos, cerdos engordados con basuras.