

EL DESARROLLO DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

Por JUAN LÁZARO URRÁ, Profesor de la Escuela de Caminos.

Hace constar el autor el hecho cierto del aumento incesante, a lo largo del tiempo, de la importancia de los servicios públicos, y encomia la necesidad de prever sus ampliaciones antes de que se presenten síntomas alarmantes y urgentes de su insuficiencia. Se refiere en su artículo, de carácter general, a los abastecimientos de agua, ferrocarriles, carreteras y producción de energía eléctrica, tan vitales para el desarrollo de un país.

A medida que crece la población del país, y por causa, también, del mayor nivel de vida a que todos aspiramos, aumenta la importancia de los servicios públicos. Estos servicios son todavía más importantes dentro de las poblaciones que en el campo; y como éstas crecen más de prisa que el conjunto de la Nación, en ellas se hacen más agudos los problemas de que vamos a ocuparnos. La implantación y explotación de los servicios públicos exigen cuantiosas sumas de primer establecimiento, y atención y gastos constantes para mantenerlos en las condiciones de eficiencia. Precisamente el considerable esfuerzo para conseguirlo primero lleva como continuación, con mucha frecuencia, un período de cansancio, en que parece que el trabajo realizado y la satisfacción cumplida justifican la parada y el abandono de lo hecho a sus propias fuerzas. Si a ello se unen por un lado los numerosos cambios políticos, el afán en estos cambios de empezar cosas nuevas y considerar las realizadas por la situación anterior como inútiles y aun disparatadas, que deben abandonarse, y la impresionabilidad del carácter español, capaz siempre de acometer con el mayor empuje las más atrevidas empresas, pero inadecuado para toda labor que exija constancia y continuidad, no debe extrañar que nuestros servicios públicos se resentan de esta falta de atención, que se ha agravado aún más por los destrozos causados por nuestra guerra y la influencia de la que en estos momentos destroza el mundo entero.

Ejemplos muy típicos de cuanto acabamos de decir los suelen presentar los Municipios cuando tratan de implantar o perfeccionar servicios costosos, como el del abastecimiento de aguas. Desde luego, el problema nunca se ve a gran distancia; todo el mundo lo da por resuelto, hasta que un día la población se encuentra con que, como consecuencia de un estiaje, falta el agua y hay que empezar los cortes de suministro. Tal vez llueve al poco tiempo, y la cosa se resuelve por el momento; pero algo después los que alegremente construyen una nueva barriada se encuentran con que no hay modo de abastecerla. El dinero invertido en la obra queda improductivo años enteros, hasta que se idea una solución provisional, que, aunque defectuosa, permita abastecer las casas con agua que no cumple las más precisas condicio-

nes. Al verano siguiente los cortes de agua son mayores, y entonces la gente empieza a preocuparse, y aparecen ideas y proyectos de todas clases. El Ayuntamiento reúne a las "fuerzas vivas": se pronuncian fogosos discursos, se discute acaloradamente si el agua ha de traerse del arroyo A o del manatíal B, se nombra una comisión, se hacen presupuestos y, a la vista de la cuantía de éstos, el entusiasmo decrece, y aparecen uno o más señores ofreciendo soluciones diez veces más baratas y acusando a los otros de tratar de malversar los caudales públicos al realizar unas obras cuyo coste ha de ir en gran parte al bolsillo de uno u otro de los que sostienen las soluciones caras.

Cuando había libertad de Prensa y el sistema democrático se aplicaba por completo, las pasiones se desataban; y cuanto más se discutía, menos se hacía, y el mal, entretanto, se agravaba por momentos. Ya no es sólo en estiaje cuando no hay agua. En medio de los temporales más deshechos, las colas en las fuentes públicas se mantienen; el agua no llega a los pisos, y si estalla un incendio, todos los esfuerzos son impotentes para atajarlo por faltar el principal elemento de combate. Al fin, unos cuantos hombres de buena voluntad logran que se haga un proyecto serio, por facultativo competente, y con su prestigio logran que se apruebe, a pesar de las trabas burocráticas, capaces de acabar con toda iniciativa eficaz. Luego, vienen las obras con todas sus dificultades: contratistas que rescinden, proyectos mal estudiados, detalles que se olvidaron; y, como consecuencia de todo ello, que el dinero preparado a costa de tantos trabajos y combinaciones no es suficiente, y hay que ver el modo de obtener el necesario para terminar las obras, a costa de operaciones financieras caras y que, a veces, incluso comprometen la estabilidad económica del Municipio. En el mejor de los casos, la obra se termina y se termina bien; lo cual no siempre ocurre, pues hay veces que, después de hecha, no conduce el agua necesaria, recuerdo lo ocurrido en un Municipio castellano, donde, terminadas las obras de la conducción, pudo comprobarse que la tubería no conducía el caudal debido y para el cual había sido correctamente calculada, porque no tenía la rasante que figuraba en los planos; hecha una investigación, se comprobó que

ello fué debido a que, para poner la rasante debida, era preciso, en un punto determinado, excavar una profunda zanja en un terreno duro.

Algunos de los concejales que por las tardes daban un paseo recorriendo al mismo tiempo la obra, dieron la orden, al contratista, de no profundizar más la zanja, para evitar un trabajo y coste, a su juicio, inútiles; y así quedó la obra, sin que el Ingeniero Director se enterara hasta que se hicieron las pruebas.

Pero demos por supuesto que todo marcha bien: que las obras se terminan, se hace la inauguración oficial, bendice las obras el Obispo de la diócesis. Se abre una llave y brota un raudal de agua; y a continuación, discursos del Gobernador, del Alcalde; banquetes, fotografías con o sin magnesio, artículos periodísticos, molestias de los señores a quienes se olvidó citar en las reseñas, y agua abundante en la ciudad; el problema ha quedado resuelto, y todos descansan, imitando al Supremo Hacedor en el séptimo día de los citados en el Génesis. El problema del agua en la población aquella está completamente resuelto para siempre, ya no habrá nunca escasez; y esta idea se infiltra en el ánimo colectivo, y nadie se vuelve a preocupar del asunto. Y, sin embargo, la población crece: se construyen nuevos barrios; se derriban casas viejas con anticuadas instalaciones sanitarias, y en su lugar se construyen otras nuevas, de muchos más pisos y con varios cuartos de baño en cada uno. Se implantan nuevas industrias, se aumentan los Servicios municipales, se crean jardines, etc.

Cuando el proyecto de traída de aguas se ha estudiado y ejecutado bien, las previsiones se han hecho con la debida amplitud, y lo hecho atiende suficientemente a las nuevas necesidades. Pasan los años, y el ánimo colectivo se afirma cada vez más en que el problema está resuelto y nada hay que hacer. La sorpresa es, por tanto, enorme cuando un día se entera el vecindario de que la población ya no tiene agua, y vuelven a iniciarse los períodos indicados al principio para resolver a toda prisa un problema abandonado muchos años, y que se hubiera resuelto sin sentir si el Ayuntamiento hubiera estudiado constantemente el desarrollo del servicio y realizado con tiempo las ampliaciones necesarias. Y precisamente cuanto mejor fueron hechas las primeras obras, más se han abandonado después, y el batacazo final es más fuerte. Hubo un ilustre Ingeniero, muerto hace algunos años, D. Ramón Aguinaga, que se especializó en la construcción de abastecimientos de agua y realizó los de varias capitales españolas, llegando luego a dirigir el Canal de Isabel II. Todas sus obras fueron ejecutadas con gran esmero y previsión, y han durado bien muchos años; pero precisamente casi todas aquellas poblaciones abastecidas con obras proyectadas por él, tropiezan ahora con dificultades de

abastecimiento, porque todos creyeron que Aguinaga les había resuelto el problema para siempre.

Y no dejaría de ser interesante que se considerara si Madrid mismo no va a estar en breve en unas condiciones parecidas. La obra iniciada por Bravo Murillo fué, en la época en que se realizó, una verdadera maravilla. El Madrid aquel de 200.000 habitantes, que no disponía ni de un cubo de agua diario por persona, se vió inundado de un agua excelente y abundante, que, sobrando por todas partes, se dedicó a regar huertas en los alrededores.

Ilustres Ingenieros han estado siempre a cargo de su Dirección y sus Servicios, y durante muchos años se han ido haciendo obras de ampliación, que han permitido abastecer una población de 1.000.000 de habitantes con una dotación unitaria de las mayores de Europa y poniendo a disposición del Ayuntamiento el agua gratis y sin limitación alguna de cantidad, ventaja que dudamos tenga ningún otro Ayuntamiento en el mundo, y que no se aprecia demasiado en la limpieza viaria y ciudadana.

Ahora bien: Madrid crece en estos años desmesuradamente. No cabiendo en su propio recinto, se extiende por los Municipios próximos. El aspecto de éstos contrasta en seguida con el de la capital. No tienen agua, y Madrid sí, y ello influye completamente en su aspecto y condiciones de vida. No se podrá conseguir desarrollar los poblados satélites y las zonas industriales proyectados, sin que estén bien abastecidos de agua. Los últimos estudios urbanísticos aseguran que el Madrid alcanzará los 3.000.000 de habitantes antes de terminar el siglo. Con dotación de 250 litros por habitante y día, nada exagerada para una población de esa importancia y menor de la del Madrid actual, harán falta 750.000 m.³ diarios. ¿Se ha pensado cómo se puede abastecer tal población, cuando las instalaciones actuales y las ampliaciones previstas no parece que son capaces de mucho más de los 400.000 m.³? ¿Se ha estudiado siquiera si existen recursos hidráulicos para ello? ¿O vamos a dejar, según nuestra costumbre, que pase el tiempo, considerando que la necesidad es aún muy lejana, para luego, cuando el problema esté encima y no se pueda resolver, querer hacerlo mediante soluciones de momento, forzando las cosas y llegando a resultados malos y caros?

Cuanto mayor es la importancia de los servicios públicos, más se aprecian los malos resultados de esta política de movimiento por emboladas, y, por tanto, los resultados son más palpables en los ferrocarriles, que constituyen el mayor, en volumen, de los servicios públicos españoles. La competencia técnica del Conde de Guadalhorce hizo que se prestara a este problema la atención debida, ya iniciada anteriormente por Cambó. Se hicieron las adquisiciones de material precisas, se realizaron obras, y aun

venciendo importantes intereses creados, se empezó la construcción de las nuevas líneas que eran necesarias para completar la Red que necesitaba la Nación. La explotación de los ferrocarriles españoles llegó a alcanzar un nivel comparable al de los mejores ferrocarriles europeos. Se nacionalizó la construcción de locomotoras; se mejoraron los servicios de viajeros acortando los tiempos de los recorridos, a pesar de los duros perfiles españoles, y, en resumen, se llegó a servir bien al público, finalidad principal de esta clase de explotaciones. Pero después vino la nefasta República a echar por tierra todo lo realizado por la Dictadura, no porque fuera malo, sino por motivos políticos.

La falta de atención a los ferrocarriles, la creciente competencia con la carretera y la idea, que llegó a dominar a mucha gente, de que el ferrocarril era una cosa anticuada y sin utilidad para lo sucesivo, lo destrozaron cada vez más.

La guerra de Liberación vino a probar, al final de aquel período, que sin el ferrocarril casi no hubiera sido posible seguir la lucha; y, al mismo tiempo, el ferrocarril se destrozó durante la contienda. Tanto las líneas de una zona como de la otra, fueron sometidas a esfuerzos de transportes mucho mayores que su capacidad, y además, sobre todo en zona roja, el material no se reparó y quedó totalmente destrozado, tanto el móvil y de tracción como el fijo, sobre todo en las zonas próximas al frente. Recuerdo haber pasado por la estación de Getafe, camino del Cerro de los Angeles, antes de la liberación de Madrid. El aspecto de ésta, con los edificios derruidos, la caseta de enclavamientos hundida, los cables de las señales rotos y enmarañados, los carriles oxidados y arrancados en parte, daba la sensación de que por allí no podrían circular trenes en muchos meses, y aun en años. Y, sin embargo, pocos días después de la liberación empezó el servicio normal. Desde entonces el público no se ha dado cuenta de lo que se ha hecho para mejorar los ferrocarriles.

Con excesiva modestia, no se ha hecho una propaganda para que el país conociera el considerable esfuerzo que los que no somos ferroviarios solamente entrevemos. El trabajo para construir y reparar locomotoras y para mejorar el parque de vagones, haciendo que ayude toda la industria nacional susceptible de realizarlo, en momento en que falta todo, ha sido y es verdaderamente asombroso. Aun contando con los destrozos de la guerra, cabe pensar a qué perfección se hubieran llevado los ferrocarriles si todo este esfuerzo y este dinero se hubieran gastado a tiempo y ordenadamente. Claro es que, aun así, no es perdido, pues gracias a tan considerable esfuerzo se realiza el milagro de que los ferrocarriles, que lógicamente no debían ya poder rodar, ruedan todavía, y que si tienen alguna vez accidentes, que

todos lamentamos, son consecuencia lógica del abandono, de tantos años en que no se les ha atendido y de la imposibilidad de arreglar en un momento lo que exige una labor continua y constante.

A las carreteras les sucede algo muy parecido. La falta de tráfico automóvil ha hecho que se olvide que, por la falta de betún, las carreteras, que el Conde de Guadalhorce logró poner al nivel de las mejores europeas, llevan muchos años sin repararse como es debido. Todo hace suponer que al final de la guerra actual el tráfico se ha de desarrollar brutalmente, y los conflictos que ello ha de originar los siente cualquiera que se tome la molestia de pensar un poco en estas cosas.

Otro de los servicios abandonados muchos años es el de la producción de energía eléctrica. En este ramo de la economía nacional, hoy de decisiva importancia, y después de las últimas grandes construcciones que se hicieron en los primeros años de la República, se había ido formando un mito de que las posibilidades de producción eran tales, que el mercado estaría siempre saturado, por mucho que se desarrollara.

Ya durante nuestra guerra se vió que no era así, y después, el extraordinario desarrollo urbano e industrial de estos últimos años dan al problema aspecto pavoroso. El aumento anual del consumo eléctrico es del 8 por 100. Hace más de diez años que no se pone en marcha ningún salto importante; es evidente que el déficit tiene que ser enorme, y que además no puede corregirse sino después de cinco o seis años, plazo mínimo que exigen las nuevas construcciones.

Hay, pues, que acometer éstas a toda velocidad, arrojando los recursos de un modo más o menos forzado, pero, en resumen, gastando más dinero y peor invertido que si se hubieran hecho las construcciones a tiempo.

Es idea muy desarrollada en España, la de que las Empresas de servicios públicos son entidades poderosas que disponen siempre de abundante dinero y que si no tienen los servicios mejor atendidos es por excesiva codicia de sus accionistas, que desean traducir en dividendos todos los beneficios, sin gastar nada en mejorar la explotación. Basta ver los balances de muchas Sociedades para ver que esto no es cierto. Y que, además, la actual limitación de tarifas desproporcionada a los aumentos que han experimentado los materiales y la mano de obra, impiden realizar esas mejoras por no haber medio de garantizar al capital el rendimiento debido y no ser posible, por tanto, levantar éste en la cuantía precisa. Y vale la pena de fijarse en que no es frecuente que Empresas que van bien, financieramente, tengan los servicios mal atendidos; en una Empresa en que el negocio se desarrolla normalmente, todo el mundo trabaja con entusiasmo y con interior satisfacción; se considera el per-

sonal que se nota bien dirigido, orgulloso de pertenecer a aquella Empresa, que tal vez contrasta con otras análogas de servicio parecido. En estas condiciones está dispuesto a los mayores sacrificios por la Empresa, y en resumen, por el público a quien sirve, y éste encuentra amabilidad y facilidades, y material, y locales limpios, y se atienden las reclamaciones y se corrige cualquier deficiencia con la buena voluntad de todos.

Cuando la Compañía va mal, hay que procurar evitar todos los gastos, aun los indispensables; el personal mal pagado y mal atendido, está siempre de mal humor y en esta forma trata al público, que se queja, con razón, de que el servicio es malo. No es preciso citar ejemplos, que existen con abundancia en España, y aun sin necesidad de salir de Madrid, Empresas de ambos tipos, aunque excepcionalmente puede darse el caso de que una Sociedad vaya mal porque esté mal concebida o dirigida, o porque tenga unos gastos generales excesivos, sobre todo en su cabeza, o porque la administración sea mala, como también puede ocurrir que el mal comportamiento con el público sea debido a la posesión de una situación de monopolio y de falta de espíritu industrial, lo que ocurre frecuentemente cuando el Estado u otras corporaciones públicas se dedican a explotar esta clase de servicios. Pero éstas, como todas las excepciones, no hacen más que confirmar la regla, según la cual, para que un servicio se preste bien, es preciso que la Compañía que lo realice perciba la retribución a que tiene derecho, y ésta no puede tenerla si no se administra bien, por una parte, pero por otra, y fundamen-

talmente, si el público no paga lo que el servicio vale. Por eso es equivocado limitar las tarifas y licitar con las tarifas concediendo la explotación a quien la ofrece a más bajo precio, sin estudiar si en esa forma se puede, efectivamente, prestar el servicio. Además, muy frecuentemente, lo que es preciso aumentar una tarifa para que el servicio se preste bien, repercute en el bolsillo del usuario mucho menos que cualquiera de los gastos más inútiles y aun perjudiciales que realiza constantemente. Y sin embargo, por un curioso fenómeno psicológico, gentes que tiran el dinero en cualquier gasto supérfluo, ponen la mayor resistencia en aceptar la subida de un precio que son los primeros en reconocer que es justa, solamente pensando en el gran volumen de dinero que maneja la Empresa, y menos mal si además no consideran lícito también el fraude, fundado en la misma razón.

La lección que se deduce de todos estos hechos es bien fácil de sacar. No se pueden aplazar los problemas que se presentan como consecuencia del desarrollo de los servicios públicos. Éstos van siempre en aumento y no conocen de crisis ni de condiciones económicas adversas; siempre crecen, y si no crecen al mismo tiempo los medios de atenderlos, el conflicto es seguro, se gastará más dinero y el público sufrirá las consecuencias. Es preciso que haya continuidad en el esfuerzo y que, aun en los períodos de peores condiciones económicas, se busque y aplique el dinero necesario para atenderlos debidamente, con lo cual, en resumen, se gastará menos, el público lo agradecerá y los supremos intereses nacionales serán atendidos como merecen.
