

Comentario al Editorial

RECORDANDO EL CONGRESO DE SANTANDER 91

Francisco Benjumea Heredia.

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

El pasado mes de marzo falleció nuestro compañero Francisco Benjumea Heredia, Conde de Guadalhorce y colaborador habitual, en múltiples ocasiones, de esta Revista. Hijo de D. Rafael Benjumea Burín, Ministro de Fomento, creador de las Confederaciones Hidrográficas, Paco Benjumea tuvo una larga y fecunda actividad ingenieril, siendo sucesivamente Director de Hidroeléctrica del Chorro y de Saltos del Guadiana, Consejero Delegado de Cenemesa, Vicepresidente de SERCOBE, Presidente de Westinghouse e Ingeniero del Consejo de Obras Públicas. Siempre supo hacer honor a su nombre, e inquieto y conocedor como pocos del desarrollo de nuestras infraestructuras, hizo llegar su opinión libre, desinteresada, ingeniosa y constructiva a todos los estamentos responsables de nuestra ingeniería civil. Poco antes de fallecer, nos enviaba su opinión sobre uno de los últimos números publicados por la ROP, comentarios que, además de por su interés y actualidad, publicamos a continuación como homenaje a su memoria.

El editorial del número dedicado al "Congreso de Santander" fue muy interesante, resaltando fundamentalmente el párrafo tercero donde dice "lo que más se ha echado de menos ha sido la opinión técnica" y "al final, las decisiones políticas se impondrán sobre las técnicas, y los profesionales de la ingeniería deberán arbitrar las soluciones que compaginen los

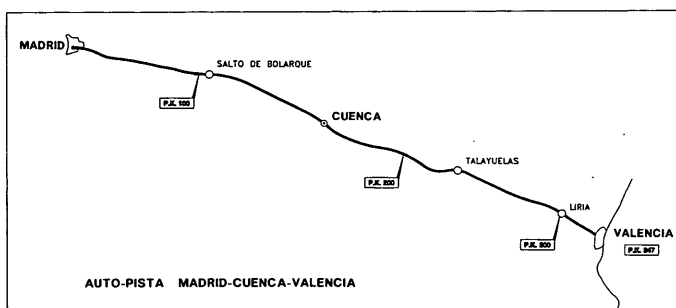
distintos puntos de vista". Pero es más de destacar incluso lo que se indica en el párrafo siguiente al señalar que "En nuestro país, esto es normal" ó que no es necesario al compañero de otras latitudes quien está más polarizado en hacer la obra pura en sí misma, la más rentable económicamente, la técnicamente más idónea."

No sé si la principal responsabilidad es de los políticos o de los técnicos, pero es evidente que a estos les corresponde actuar profesionalmente, con la mejor solución técnico-económica, y si los que ejercen el poder les exigen otra no debiera "desarrollar" un "ingenio" que la haga suya, sino, por el contrario, procurar que quede claro que ha sido impuesta por otras motivaciones.

De las conclusiones del citado Congreso comparto que "... nos hemos refugiado en una excesiva discreción", pero no totalmente en el segundo de los transcritos, ya que considero que para hacer las cosas bien y con economía no se precisa de ninguna "actividad política".

Respecto al tercero de los referidos párrafos entiendo que es en nuestras Escuelas de formación profesional donde principalmente se debe inculcar la actuación con sentido técnico y económico, que es la "imagen", que interesa transmitir a la sociedad..

Aprovecho esta ocasión para exponer someramente mi criterio sobre los temas que trata el citado editorial y alguno otros de carácter similar.



1º.- Entre los documentos que conservo de la Autopista Madrid-Cuenca-Valencia está un plano general del trazado, (figura) sin afectar a las Hoces del río Cabriel, con una longitud de 340 km. El punto más alto del trazado está a 1.288 m. s. el. n. del mar, cerca de San Marín de Boniches.

2º.- Trasvase Tajo-Segura. Las aportaciones de los ríos Tajo y Guadiela, que alimentan los embalses Entrepeñas y Buendía, han ido descendiendo, como también lo han hecho las del sureste del territorio español, lo que aconseja la aplicación de métodos que reduzcan el consumo de agua, así como completar lo que se estime estrictamente necesario con el trasvase de donde el suministro este asegurado, la inversión a realizar no sea grande y se produzca el menor impacto ecológico. A tal efecto sugiero ensayar con un transporte marítimo (como se ha previsto de Tarragona a Mallorca) desde el lugar más adecuado de la desembocadura del Ebro a aquél que permita el mejor trazado para bombear al embalse de Tous y otros si se estiman más económicos. Ya en explotación este sistema, se podría estudiar un acueducto, en su mayor parte submarino, próximo a la costa.

3º.- Sobre El Plan Hidrológico Nacional estimo que hay que aprovechar el tiempo en que la Administración se mantiene en silencio, seguramente por la situación económica, para realizar estudios serios sobre los trasvases, manteniendo una polémica técnico-económi-

ca. Creo que prevalece el criterio de dar preferencia a la mejor utilización del agua de que se dispone y si se considera resuelto con la infraestructura actual el sureste nacional; sólo queda, como importante, el Guadalquivir, que no parece difícil con trasvases de cuencas colindantes: Tajo (emb. Valdecañas) al Guadiana (emb. García Sola y La Serena) para aportar las agua al Guadiato. Como se

trata de tres instalaciones de bombeo y posibles aprovechamientos hidroeléctricos en el descenso convendría consultar con las compañías eléctricas de la zona por si les interesa la venta de agua de los saltos que explotan, más lo que pueda representar el interés de la inversión a realizar y los gastos de su explotación.

Si lo expuesto tuviera posibilidades de realizarse valdría la pena tenerlo en cuenta en el proyecto de trasvase Guadiaro-Majaceite con el fin de que pudiera funcionar en sentido inverso para alimentar con aguas del Guadalquivir La Costa del sol, que padece restricciones.

Otra recomendación relacionada con el citado Plan se refiere a la partida de 490.000 millones de pesetas destinado a la "Defensa de Inundaciones", que a mi juicio no debieran relacionarse con las inversiones a largo plazo y gastarse cuando exista peligro de accidente, como ocurre con la presa del Limonero, inmediata por el lado de aguas arriba de la ciudad de Málaga.

4º.- Por último, merece un comentario la información que aparece en la página-93 de la ROP, con el título "Completado el último tramo de una autopista europea de 3000 km." "desde el norte de Dinamarca hasta Murcia", ya que considero se debería indicar el complemento en España de la autopista Almansa (Valencia)-Bailén-Antequera-Marbella-Algeciras. ●