

Don José Gaytán de Ayala

La muerte no descansa. Se fué de esta vida mortal otro amigo del alma.

En su casa de San Sebastián, rodeado de deudos y amigos, falleció, a los setenta y tres años de edad, el día 8 del corriente mes de agosto, el inspector jubilado del Cuerpo de Caminos Ilmo. D. José Gaytán de Ayala. Con él desaparece una de las figuras de más relieve de nuestro Cuerpo, dejando un vacío doloroso en el corazón de los que le queríamos entrañablemente. Sin tiempo ni ocasión de reunir los datos más indispensables para hacer su completa necrología, dejo que la pluma corra movida sólo por la impresión penosa del infarto acontecimiento, confiando en que por haber convivido con él casi todos los años de mi vida, me basten los recuerdos de mi memoria para reflejar en estas cuartillas su vida ejemplar.

Nació Pepe Gaytán el año 1861 en el corazón de Guipúzcoa en la noble y señorial Vergara. Emparentado con las familias más aristocráticas del solar guipuzcoano, heredó de sus mayores la refinada distinción de trato, que en él iba unida a una cordial y sencilla atención con los humildes.

Estudió la carrera de ingeniero de Caminos con gran talento y mesurada aplicación, terminando sus estudios el año 1885. Destinado pocos años en la provincia de Guipúzcoa, sintió pronto la nostalgia de su tierra y vino a establecerse en San Sebastián, donde fundó su hogar.

Trabajó unas veces libremente en la dirección de los asuntos de banca e industriales de la importante Sociedad "Brunet y Compañía", cuyas iniciativas, que fomentó Gaytán como gerente, han contribuido mucho al progreso de la bella capital donostiarra, que, agradecida, le designó en una legislatura para su representación en Cortes, con la simpatía general que despertaba su prestigiosa personalidad, siempre dispuesta a conciliar voluntades y apaciguar las pasiones que la política desata.

Trabajó también al servicio del Estado con fervoroso entusiasmo en la demarcación de las provin-

cias de Guipúzcoa y Navarra, contribuyendo con su gran tacto y acertada orientación al fomento de la riqueza de la provincia natal, al facilitar principalmente el desarrollo de los aprovechamientos hidráulicos, sin que haya ningún tramo de río sin utilizar.

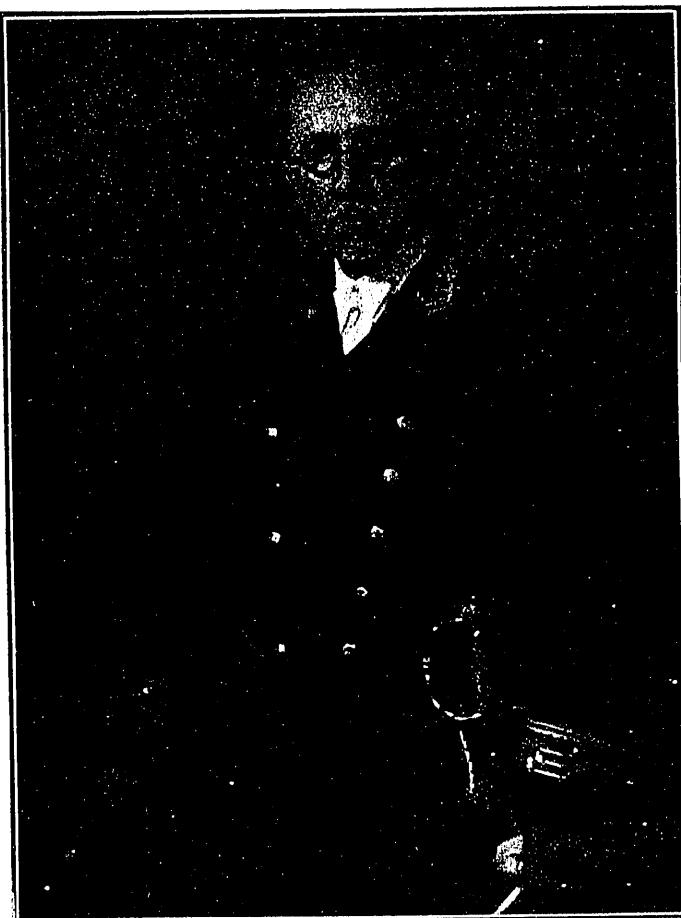
Desempeñó también, por poco tiempo, la Jefatura de la provincia de Valladolid y la de la División hidráulica del Miño.

Al ascender a inspector general del Cuerpo, adquirió extraordinario relieve la figura de Gaytán al actuar en el Consejo de Obras públicas, cuya presidencia llegó a ocupar. Perteneció a las Secciones de Ferrocarriles y de Personal y en ambas redactó sabios y luminosos informes.

Y no fué un hombre de alta ciencia. Su nombre no va unido a ningún descubrimiento trascendental, ni a obra notable de ingeniería. Nadie mejor que él sabía esto, que lo exageraba, para reírse de sí mismo, con el buen humor típicamente vasco, que le caracterizaba; pero la ciencia no siempre es sabiduría. Se puede ser sabio sin ser un pozo de ciencia, y así lo era Gaytán con su cordura, su discreción, su sensatez y con el buen sentido, llamado común, a pesar de lo que escasea, que en tan alto grado poseía.

En los asuntos delicados de personal estaba dotado de un certero instinto, al dejarse llevar por los impulsos de su corazón generoso.

Voy a recordar tan sólo un caso. Se había formado expediente a un ingeniero ilustre, al que ni de vista conocía Gaytán, por haber vivido ambos en ciudades tan alejadas como Málaga y San Sebastián. El expediente se había encendido por la pugna de intereses materiales, que carecen de entrañas. Se dudaba de la corrección del ingeniero al actuar privada y públicamente como funcionario. Se hallaba, por lo tanto, en entredicho lo que más afecta a una conciencia honrada. Así el asunto, pasó a informe del Consejo de Obras públicas y le tocó a Gaytán ser ponente. Lo estudió con rapidez, y con su claro talento e intuición vió patente la absoluta inocencia del ingeniero. Consultó el caso con va-



Ilmo. Sr. D. José Gaytán de Ayala, ex presidente del Consejo de Obras Públicas y de la Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

rios compañeros del Consejo, que fueron de su opinión, y sin perder tiempo redactó su informe. Escribía con soltura, claridad y elegancia.

Cuando terminaba de escribir la última palabra de la última cuartilla, entraba en el despacho de la casa el interesado, a defenderse con calor meridional. Le escuchó atento y al terminar le dijo lo siguiente: "Nada de lo que le he oído con gran interés va a influir en mi informe, pues al llamar a mi casa lo había ultimado y no pienso tocar de él ni una tilde. Pero voy a cometer por usted una enorme indiscreción, dejándome llevar por un impulso irresistible de mi corazón, al leerle el informe, que mañana será aprobado seguramente por el Consejo, y ya sabemos que los secretos de los expedientes son secretos a voces."

Y con la emoción consiguiente, y al final con lágrimas en los ojos, oyó el visitante, que veía a Gaytán por primera vez, la defensa más cumplida y vehemente que pudo soñar de su conducta.

Ese era Gaytán, que iba siempre al fondo y raíz de los asuntos, sin andar por las ramas, en las que se distraen y enredan los de espíritu estrecho, que ante todo piensan en salvar egoístamente la responsabilidad, sin preocuparse de la del prójimo.

Al poco tiempo e impensadamente fué nombrado ministro de Fomento el ingeniero de esta verídica historia, y fué Gaytán el hombre de su confianza, sin

que por eso se mostrara conforme con la política autoritaria que entonces imperaba. En la arbitraría clasificación de los partidos, Gaytán fué siempre tenido como hombre de derecha, sin otro dato que su arraigado sentimiento religioso; pero nadie más tolerante, menos autoritario y más liberal que Pepe Gaytán.

Quiso el ministro, dentro de sus atribuciones, nombrarle desde luego presidente del Consejo de Obras públicas; pero se resistió con gran energía, para no lastimar a un compañero querido. Llegó a este puesto con gran autoridad y a la presidencia de la Asociación del Cuerpo. Ambos tuvo que dejar al hacer avances alarmantes la enfermedad que ha minado los últimos años de su existencia. Sólo transigió en permanecer en Madrid hasta que terminase el Congreso Internacional de Ferrocarriles del año 1930, en el que, como en todo lo que se le encomendaba, hizo brillante papel.

Penosamente ha transcurrido la postrera etapa de su vida. Ultimamente el desenlace fatal se precipitó, y aunque acudí presuroso a su lado, desde Vitoria, a donde me telefonearon la triste noticia, sólo llegué con tiempo para besar su frente helada por la muerte, que para él ha sido una liberación bienaventurada.

Y este es el consuelo que dejan los que al entrar en la eternidad fueron en esta vida como Pepe Gaytán, rectos, justos y de limpio y gran corazón.

Vicente MACHIMBARRENA

Ante el próximo Congreso de Carreteras de Munich

I

Con la diligencia a que nos tiene acostumbrados el formidable organizador M. Le Gavrian, secretario de la Asociación de los Congresos de Carreteras, hemos recibido noventa Memorias que han de discutirse en este Congreso. Falta la colaboración española, debido a que, *por fin*, se ha organizado en forma permanente el modo de reunir, en los intervalos entre Congresos, los datos necesarios para redactar trabajos sobre lo mucho interesante que se realiza en nuestro país. Nominada una Comisión, compuesta de personas calificadas, *los guerrilleros*, que tantos años trabajamos en orden disperso, nos hemos visto relevados de la ingrata misión de intervenir aisladamente, cuando casi todas las naciones tenían Delegaciones numerosas que realizaban labor de conjunto. No teniendo tiempo la Comisión nombrada de redactar Memorias, ha dirigido sus esfuerzos a colaborar en la Exposición anexa al Congreso, y ha remitido ya los materiales para instalar la sección española.

Esperamos poder tratar con amplitud de todos los temas del Congreso; pero en la ocasión presente nos limitaremos a los dos primeros, que resumiremos con los nombres de "Pavimentos a base de cementos portland" y "Pavimentos bituminosos".

Pavimentos a base de cemento portland

Se han presentado 16 Memorias sobre este tema, correspondientes a Alemania, Australia, Austria, China, Finlandia, Francia, Holanda, Hungría, Inglaterra, India, Italia, Japón, Polonia, Suecia y Suiza.

Memoria alemana.—En ella se da cuenta del rápidísimo crecimiento de los pavimentos de hormigón en dicho país, que tiene ya más de tres millones de metros cuadrados en carreteras, construidos desde el año 1926 hasta la fecha. Considera que la técnica de estos pavimentos está formada en su mayor parte, habiendo pasado del período de ensayos y tanteos. La "Sociedad de estudios para adecuación de las carreteras a la circulación automóvil" ha publicado instrucciones detalladísimas para la ejecución de los pavimentos de hormigón.

Se insiste muy especialmente en que no puede confiarse esta clase de obras más que a contratistas que conozcan perfectamente la manera de ejecutar los pavimentos de hormigón.

Publica estadísticas detalladas del coste de conservación de pavimentos construidos los años 1927, 1928 y 1929, de los que resulta un gasto medio por metro cuadrado y año inferior a seis céntimos de peseta.