

LAS OBRAS PÚBLICAS EN LA GUERRA ESPAÑOLA

POR ALFONSO PEÑA BOEUF

Con este primer número, reanuda la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS sus publicaciones, después de un eclipse de más de tres años, único en su larga historia periodística, casi centenaria.

Órgano del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, por una parte, y publicación técnica destinada, además, a difundir las novedades en el campo científico de las aplicaciones ingenieriles, constituye una necesidad su nueva aparición, y si por estar actualmente al frente del Ministerio de Obras Públicas sería obligado enviar un cordial saludo por la reanudación de los trabajos, mucho más voluntariamente lo hace quien, por haber sido colaborador asiduo durante muchos años, conserva gratísimo recuerdo y el afecto creado a lo largo del tiempo, desde lejanas fechas.

Oportuna ocasión se presenta a la REVISTA para continuar su publicación, pues, en este período de los años 36 al 40, que a la mayoría de los españoles les parece un siglo de interminables pesadillas, desde el punto de vista histórico constituye manantial fecundísimo en episodios gloriosos; pero, aun dentro del reducido sector de las obras públicas, la importancia de lo hecho y la inmensa esperanza de lo que resta por hacer, forma tan copiosa documentación que asegura por mucho tiempo una buena publicación sin temor al peligro de falta de original, fantasma al que tanto temen todos los que se dedican a la Prensa.

* * *

Es bien notorio que una gran parte de las obras públicas tiene su principal aplicación a las comunicaciones terrestres y marítimas, razón por la que en algunas naciones van adscritas al Ministerio de ese nombre, y ya se comprende cuántas dificultades habrían de surgir al imposibilitar, por efecto de la guerra, una gran variedad de posibles movimientos.

Pero mucho más porque la guerra española no ha sido sólo una guerra, sino un Alzamiento Nacional con todos sus caracteres revolucionarios, dando origen a una línea de frente de batalla, tan complicada y laberíntica, que difícilmente puede imaginarse otra en mayor grado.

Las redes de carreteras y ferrocarriles establecidos desde antiguo sobre la base radial de comu-

nicaciones con Madrid, centro casi geométrico de España, al ser cortadas por la tortuosa línea del frente, produjeron unas perturbaciones tan graves para la circulación y explotación, que sólo a costa de enormes esfuerzos pudieron dar eficaz rendimiento.

Pero es que, además, las destrucciones, unas, consecuencia lógica de la lucha, y las más, por vesánico empeño de los rojos, llegaron a tal número, que en ninguna nación se ha llegado a formar tan elevada cifra.

Los servicios de Obras Públicas y empresas de ferrocarriles militarizados, algunos, y con fisonomía propia, los otros, al mismo tiempo que los Ingenieros militares, trabajaron con elevado espíritu y concordante esfuerzo, y la fusión entre ellos fué más íntima porque la obligación de los jóvenes en el servicio de las armas y la devoción de muchos que no lo eran, les hizo actuar bajo el brillante uniforme de los castillos de plata.

En esta forma, con improvisaciones en proyectos y en materiales, se hicieron reconstrucciones y reparaciones de puentes en número de varios millares, a pesar de ser obras, algunas de ellas, de gran importancia. Y así, se pudieron realizar los transportes ferroviarios, con líneas de escasa capacidad, en condiciones precarias de material móvil, que alcanzaron intensidades insospechadas y que servirán de buen estímulo en el porvenir.

* * *

Mientras tanto, el Caudillo, que salvaba a España, y para bien de ella gobierna sus destinos, a pesar de las graves ocupaciones de los momentos más agudos de la guerra, impulsaba su pensamiento a las medidas previsoras del porvenir de la Patria, concediendo una gran importancia al desarrollo y fomento de las riquezas naturales.

Fué en septiembre de 1937, mientras hacía aquel glorioso avance de las tropas nacionales sobre Santander y Asturias, cuando el Generalísimo encargó el estudio de un vasto Plan de Obras Públicas, regulador del trabajo e impulsor de la economía, para cuando la guerra terminara.

No es preciso indicar las dificultades que surgían en la formación de tan amplio programa, pues estando Madrid todavía en poder de los rojos,

careciéndose de archivo y documentación que ellos se encargaron de disipar y extinguir, faltando, además, la colaboración de muchas personas útiles que sufrían el cautiverio en la zona roja sin poder realizar aquel soñado viaje entre Madrid y Burgos, dando la vuelta por Valencia, Marsella y Biarritz, que, por extraña paradoja, constituía entonces la línea geodésica que substituía al meridiano; teniendo que improvisar e inquirir directamente los datos, se hizo, sin embargo, el plan de la zona liberada hasta la fecha. Y en junio de 1938, pocos meses después de formado el primer Gobierno Nacional, se presentó a su examen y aprobación un plan de obras que afectaba a las provincias gallegas, noroeste de España, Castilla la Vieja, una parte de Aragón y Extremadura, más la mitad de Andalucía.

Contenía este estudio una gran documentación, tomada de un modo directo de los servicios de esas provincias, y abarcaba los tres sectores: carreteras, obras hidráulicas y puertos, ya que de ferrocarriles no había hacer nada entonces, no sólo por el régimen impreciso en que se encontraban aún antes de la guerra por virtud de disposiciones de régimen transitorio e incumplimiento del Estatuto del año 24, sino también por ser más complicada la situación de las redes divididas en las dos zonas contendientes.

Se aprobó el plan restringido, y cuando algún tiempo después, a final de marzo de 1939, entraran triunfalmente en Madrid las tropas de Franco, se volvió a restituir el Ministerio a la ya capital del Estado, teniendo, en primer lugar, que reintegrar a su sitio los mermados archivos que los rojos habían desplazado a Valencia, primero, y a Barcelona, después, en sus huídas sucesivas.

Seguidamente, se redactó el plan de la zona últimamente liberada, completando el anterior y formando, con ambos, un conjunto homogéneo.

Ya se ha hecho entrega, en estos últimos días, al Caudillo y a su Consejo de Ministros, de este estudio final complementario, y como simultáneamente se vino redactando el estado de situación y Estatuto de los ferrocarriles, también se presentará, en breve plazo, la propuesta que regule la continuación de tan importante industria.

Pero este trabajo acumulado es necesario hacerlo activo, y requiere aportar un esfuerzo grande y perseverante por parte de todos los elementos técnicos, por lo menos con tanta intensidad como se hizo durante la guerra, y que deberá requerirse como exigencia que la Patria impone.

