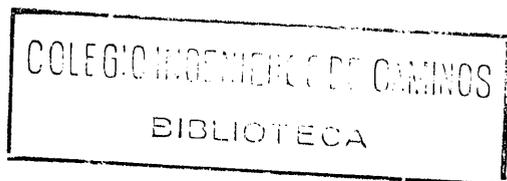


# **El Ingeniero de Caminos en la etapa Guadalhorce**

**Por SALVADOR CANALS ALVAREZ**  
*Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*



Si repasamos ligeramente los escalafones del Cuerpo de los años 1926 a 1931 vemos que ingresaron en el Cuerpo en ese período 420 ingenieros, lo que constituye una cantidad importante, proporcionalmente a las plantillas de entonces, es decir, que terminó la odisea de buscar trabajo al salir de la Escuela, lo que por otra parte sirvió para que muchos destacados compañeros descollaran en actividades completamente ajenas a la profesión. No hay mal que por bien no venga; pero es el hecho que el Cuerpo nacional comenzó a engrandecerse y a desarrollarse, y no porque se hubiera tratado de buscar ocupación o "enchufe", como se decía entonces, a muchos ingenieros, no, sino porque la eficaz y acertada gestión del Ministro de Fomento hicieron necesario su trabajo, cuyos óptimos frutos tan pronto se echarían de ver por todos.

Es de destacar que uno de los primeros Decretos de nuestro conde fue el que concedió la autonomía a la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos —30 de abril de 1926, *Gaceta del 1 de mayo*—, que dio lugar a la época más floreciente de nuestra Escuela, que con tanta añoranza es recordada ahora por todos los que la conocieron.

Pero esta prosperidad no sólo afectó a los ingenieros de Caminos, sino a todas las demás ramas de la ingeniería, ya que en su mayor parte dependían entonces del Ministerio de Fomento y se beneficiaron también de las acertadas disposiciones del conde, que más adelante reseñaremos brevemente. Esta especie de edad de oro de la ingeniería española pudo apreciarse en toda su magnitud en el homenaje que le tributó el Instituto de Ingenieros Civiles el día 5 de febrero de 1930 al cesar el conde de Guadalhorce en el Ministerio de Fomento con motivo de la crisis política; en este banquete, que fue presidido por tan ilustres personalidades de aquella época como los señores Gelabert, Faquineto y Elorrieta, el presidente del Instituto de Ingenieros, señor Soto; el de la Asociación de Caminos, señor Machimbarrena, y todos los demás miembros de la Directiva del Instituto. Destacaremos las palabras finales del entonces presidente del Instituto, el ingeniero Industrial don Manuel Soto Redondo, diciendo "que el conde de Guadalhorce debe sacar la grata impresión de la eficacia de sembrar un ejemplo en la conciencia y sentimientos de los ingenieros españoles".

Veinte años después, y pasadas las tremendas vicisitudes de la República y de la guerra civil, al regreso de Guadalhorce de su extraordinario y fecundo exilio tan eminentemente ingenieril cual fue el proyecto y construcción del "metro" de Buenos Aires, se celebraron, en los días 7 y 8 de julio de 1950, los actos de la toma de posesión de presidente honorario del Consejo de Obras Públicas, alto honor que le fue otorgado en un delicado gesto del Ministro de Obras Públicas, señor Fernández Ladreda en el día de su jubilación, 19 de julio de 1946, cuando aún se hallaba en Buenos Aires; ese acto, de extraordinaria brillantez, se reseña

con todo detalle en el número de septiembre de 1950 de la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS. Al año siguiente vuelve el Instituto de Ingenieros Civiles a fijarse de nuevo en esta excelsa figura de la ingeniería y le nombra socio de honor del Instituto de Ingenieros Civiles en un brillantísimo acto celebrado en agosto de 1951, que fue presidido por los Ministros de Hacienda y Agricultura y por el subsecretario de Obras Públicas en nombre del Ministro, que no se encontraba en Madrid. En este acto el conde de Guadalhorce pronunció muy bellas palabras, que comenzaron así: "No sé si estoy soñando, pero si esto es así, no quiero salir de este sueño, que tan honda emoción produce en mi alma. Que me presenta sólo el lado feliz de la vida, en la que no florece más que la amistad y la lealtad, siempre noble en la expresión y generosa en sus juicios. Sentir la alegría de vivir en la juventud que todo lo promete, cuando el campo de su expansión es tan grande como el de las ilusiones sin sombra que la empañen, es justo, natural y preciso para sentir el estímulo de la voluntad y el valor. La Providencia dio este honor a todos los hombres para que la Humanidad pudiera vivir y progresar. Mas sentir esta alegría en las postrimerías de la vida después de recorrer el largo camino sembrado de escollos y abrojos, y cuando el más allá que se presiente tras-pasa los linderos de la propia razón, es como una gracia especial que Dios concede y que sólo se explica como fruto de la hermosa fraternidad".

Esta prosperidad de la clase ingenieril, que, con el paréntesis natural de nuestra Guerra Civil, se prolongó hasta bien entrada la década de los setenta, en que vino la masificación general de la profesión, motivada por los lamentables planes de enseñanza y por el espíritu imitativo de nuestro pueblo, que acude sin tasa ni medida a todo lo que parece ser *buen asunto*.

\* \* \*

Habíamos anunciado que reseñaríamos las más importantes disposiciones del conde de Guadalhorce en el Ministerio de Fomento que motivaron la prosperidad ingenieril, que acabamos de esbozar, si bien sólo será una reseña, ya que su análisis y su estudio será objeto de otros trabajos que figuran en el programa de celebraciones y actos que se dedicarán a conmemorar el centenario de tan singular ingeniero.

Ya hemos indicado más arriba que una de sus primeras disposiciones fue la autonomía de la Escuela de Ingenieros de Caminos; vino después la importantísima creación de las Confederaciones Hidrográficas, cuyo recuerdo y homenaje también hemos anunciado; siguió después la creación de las Juntas Administrativas de Puertos. El Circuito Nacional de Firms Especiales, que dio lugar en su época a tener en España de las mejores carreteras de Europa, cuyo recuerdo aún perdura; importantes Decretos sobre Explotación Forestal y Vitalización de recursos mineros. Aprovechamiento de aguas subterráneas (tema todavía controvertido); organización del Consejo Nacional de la Energía y del Consejo Oficial del Combustible. Incluso cabe destacar aquí los esfuerzos que dedicó para fomentar la naciente Comisaría de Turismo. Dejó estudiadas además las líneas maestras para la promoción de futuros Ministerios de Economía y Transporte, y finalmente debemos recordar aquí su inspiración en la confección de los tratados para regular los apro-

vechamientos hidroeléctricos del Duero en su tramo internacional, que muchos años después se han aplicado a los del tramo internacional del Tajo y que constituyen un modelo en el mundo.

\* \* \*

¿Cuál fue la preparación de este gran ingeniero para llegar a realizar lo que queda reseñado en el párrafo anterior y cuyo contenido desarrollado podría dar lugar a muchas páginas?

No cabe hacer aquí una biografía de este ilustre personaje, que por otra parte ya hemos dicho que está a punto de publicarse; pero sí debemos destacar brevemente su gran labor ingenieril en los años anteriores a su etapa ministerial, que puede concretarse en el estudio y construcción de los aprovechamientos hidroeléctricos del Chorro, en el pantano que hoy lleva el nombre de Conde de Guadalhorce, y en la creación y explotación de la Empresa Hidroeléctrica del mismo nombre, que abasteció de energía eléctrica a la provincia de Málaga. El consideraba que el ingeniero no es sólo un técnico, sino que su misión es compleja y compuesta de un doble carácter técnico y social, y añadía que a este doble concepto técnico-social hay que sumar siempre el del culto a la estética, idea que mantuvo durante toda su vida y así hizo, de un camino de servicio de canal, un espléndido mirador de los magníficos desfiladeros de los Gaitanes; de las presas, monumentos arquitectónicos por la calidad de sus paramentos y la gracia de sus coronaciones; repobló y creó jardines, consiguiendo que la visita de unas obras de ingeniería se convirtieran en un hermoso paseo turístico.

Para la construcción del pantano del Chorro promovió la creación de un sindicato de regantes, de acuerdo con los usuarios industriales, que aportaban los fondos, lo que permitió acogerse a la Ley Gasset. Esta obra la realizó en menos de siete años, precisamente coincidiendo con la primera guerra mundial y en un momento de dificultades de todo orden. Para ello se vio obligado a instalar en el Chorro una fábrica de cemento y mecanizó al máximo el vertido del hormigón de la presa y la colocación de los grandes bloques de roca, con dispositivos muy originales, montados sobre unos pilares que después quedaban embebidos en el macizo de la presa. La obra más interesante que proyectó y construyó fue la presa central del Gaitanejo, constituida por un conjunto de bóvedas y con la particularidad de ser la primera con vertedero sobre la presa y central. Poco antes de su etapa ministerial dirigió el plan de ensanche y embellecimiento de Málaga incluyendo el paseo marítimo.

Vuelve a su actividad ingenieril después de su brillante actuación como Ministro, y al exiliarse, cuando la República, con su política demoledora, deshizo prácticamente todo el equipo que había realizado tan importantes actividades, emprendió un trabajo colosal, el "metro" de Buenos Aires, en el que aparte de los problemas propiamente ingenieriles, tuvo que resolver innumerables dificultades con las pequeñas compañías que existían de transportes colectivos, pasando por un sin fin de vicisitudes que supo vencer y llegar felizmente a la inauguración de tan importante obra, en la que fue su más íntimo colaborador su gran amigo y compañe-

ro don Francisco García de Sola. Es indudable que esto constituye un hecho importante en la vida ingenieril del conde de Guadalhorce y es, por decirlo así, la iniciación de la exportación a América Latina de la técnica española que tan en boga está en estos últimos tiempos.

Larga fue su permanencia en Buenos Aires, y el día de su jubilación, 19 de julio de 1946, se hallaba en aquella capital y recibió la noticia de su nombramiento de presidente honorario del Consejo de Obras Públicas, de la que ya hemos hablado, y que fue una delicadeza del Gobierno de entonces, lo que debió ser grato para el conde, ya que escribió una bella carta al director de la Escuela de Ingenieros de Caminos, que por ser un reflejo de su temperamento entusiasta y juvenil, a pesar del tiempo queremos reproducir a continuación:

"Mi querido amigo, compañero y director, título que con gran cariño le doy, pues al llegar a la edad fatal me siento más alumno que nunca, y ya que el Gobierno tan generosamente me abre la puerta que los años cierra, quiero ir con mi espíritu, siempre lleno de entusiasmos y optimismos, al lado de esa juventud brillante, promesa y esperanza de grandezas patrias. Apúnteme usted en el último número de sus alumnos y déjeme la ilusión de que voy a empezar de nuevo, pues, aunque ya nada podré hacer, alentará con mi entusiasmo a esas brillantes pléyades de futuros ingenieros, gritándoles: Adelante, los que con vuestra inteligencia y trabajo habéis de dar esplendor a España, que Dios y la Patria os lo premiarán. ¡Y lo saben hacer!

Reciba, señor director, y reciban todos los profesores y los alumnos de la Escuela, el saludo y el afecto del más viejo compañero que quisiera tener el espíritu del más joven. — *Conde de Guadalhorce.*"

Después de esta fecha de su jubilación aún permaneció más de dos años en Buenos Aires ultimando los asuntos de aquella importante realización que tanto eco tuvo en aquella lejana capital dadas las dificultades que tuvo que vencer para lograrla, hasta el punto de que se hizo famosa la frase del presidente de aquella República en el día de la inauguración, que le dijo a Guadalhorce: "Conde, crea en Dios y en usted."

A su regreso a España aún tuvo oportunidad de hacer uso una vez más de su gran capacidad y experiencia en la organización de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, de la que fue su primer presidente; pero este tema y su gran labor ferroviaria será objeto de otro artículo en este mismo número, y también puede verse en su artículo póstumo, que fue publicado en la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, páginas 415 y 539 del año 1952, año de su fallecimiento, del que se dio cuenta en la magnífica nota necrológica suscrita por su íntimo amigo y compañero Francisco García de Sola, publicada en la página 411 del mismo año.

Pero repitamos, para terminar, que no hemos pretendido hacer una biografía del conde de Guadalhorce, ya que el objeto de este artículo es tan sólo resaltar la decisiva influencia de la labor por él realizada en la prosperidad del Cuerpo de Ingenieros de Caminos y de la ingeniería española en general, como ya hemos visto anteriormente, por lo que nos hemos permitido calificar de edad de oro de la ingeniería española la gloriosa etapa Guadalhorce.