

# El proceso que culminó con la creación de las Confederaciones Sindicales Hidrográficas (\*)

Por FRANCISCO BENJUMEA HEREDIA

Conde de Guadalhorce, Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

*Las Confederaciones Hidrográficas constituyen uno de los logros más importantes de la estructura organizativa de las Obras Públicas en nuestro país. El artículo contiene una interesante aportación a la realidad histórica de su creación.*

La lectura del libro recientemente publicado "MANUEL LORENZO PARDO", de D. José Marcuello, me ha decidido a escribir sobre este tema por dejarme un resquemor, quizá injustificado, de que se hacen insinuaciones que pueden aparecer que no fué tan sincera y amistosa la relación del personaje de que se trata con mi padre, que he considerado siempre de intachables y provechosas, sin asomo de doblez por ninguna de las partes. Pretendo en este escrito exponer todo lo que sé y pienso sobre el asunto, a cuyo efecto transcribo partes de documentos que obran en mi poder, empezando por los últimos en que se refleja la mutua estimación en las postrimerías de sus vidas, de forma que el lector pueda informarse de lo que considero fundamental antes de cansarse de la lectura de este largo artículo.

CREAR -producir algo de la nada- sólo puede hacerlo Dios, pero normalmente se considera que el firmante de una disposición oficial, el que la promulga, es el que la crea. Así lo entiende la enciclopedia Es-

pasa-Calpe, S.A., que en la biografía que hace de "Guadalhorce" -pág. 1.149 del apéndice 5º- entre otras cosas, dice:

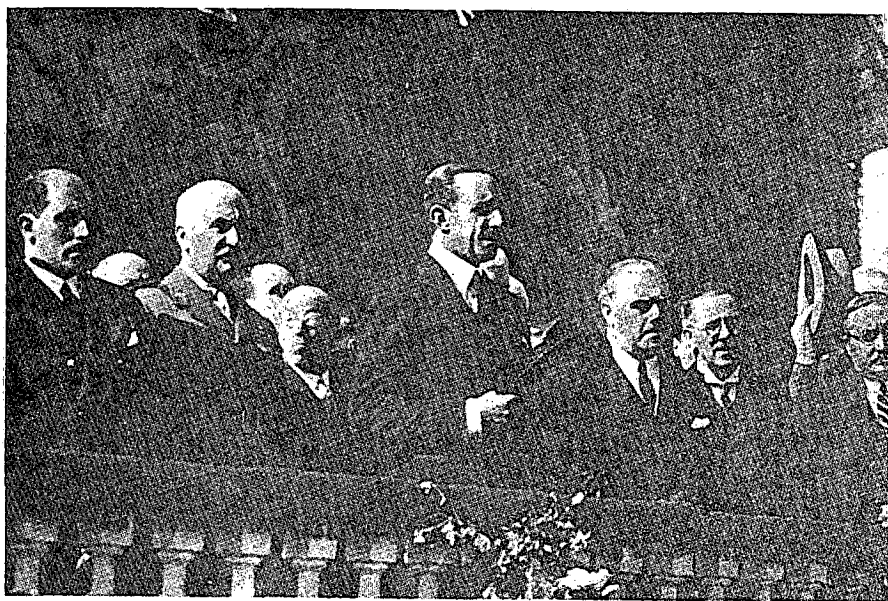
"En el tiempo que duró su actuación creó las Confederaciones Hidrográficas...". Pero lo más importante se encuen-



Rafael Benjumea Burín, Conde de Guadalhorce.

(\*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo que podrán remitirse a la Redacción de esta Revista hasta el 30 de junio de 1991.

tra en la "Reseña de las solemnes sesiones extraordinarias de 7 y 8 de julio de 1.950" publicadas por el Consejo de Obras Públicas. En el discurso de D. Manuel Lorenzo Pardo, entonces Presidente de dicho Consejo, dice -pág. 56- "Como superior y aun máximo reconocimiento de estas verdades, pueden ser citados algunos párrafos del preámbulo de la disposición en que se ordena la organización de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivor, que constituye un legítimo y verdadero tributo al artífice ilustre del aprovechamiento de aquel río y afortunado gobernante creador de los organismos capaces de realizar las restantes". "La finalidad que con ello se persigue -se dice- es que el día no lejano en que a las Confederaciones, como entidades autónomas, se les pueda restituir en toda su plenitud... la constitución, facultades y competencia que le atribuyó el Real Decreto de 5 de marzo de 1.926- una de las más felices iniciativas del entonces Ministro de Fomento, Conde de Guadalquivor..." Por otra parte en la misma "reseña" aparece el discurso de mi padre, ya Presidente Honorario del Consejo, y refiriéndose a sus colaboradores dijo -pág. 96- "Así busqué a los hombres y encontré quien dirigiera el circuito de carreteras y un grupo social que con gran entusiasmo le acompañará; y quien dirigiera los puertos y el auxilio a los Ferrocarriles; y, por último, para la obra que constituía el esplendor de todos mis amores, para el aprovechamiento integral de los ríos, mediante una organización de conjunto industrial, agrícola y social, con lo que pensaba yo que había de encontrarse el instrumento que



El Conde de Guadalquivor, con el Rey Alfonso XIII, inaugurando la esclusa de Sevilla, en 1929.

podiera dar más esplendor a la riqueza patria; yo sabía donde estaba el hombre. Este era Lorenzo Pardo, y le llamé; diciéndole: "Te necesito, ven en seguida", y en el despacho del Ministerio..., de pie, delante de la ventana, le expuse mi idea con gran calor y entusiasmo, diciéndole: "Todo esto lo veo y lo siento con perfecta claridad, pero me falta la capacidad para desarrollarlo; tu la tienes. ¿quieres ayudarme?". "Me prestó su máxima y profunda colaboración: se crearon las Confederaciones y se formó la del Ebro, sobre cuya labor magnífica, desarrollada de forma extraordinaria, la Historia le hará la justicia debida y sabrá apreciar el inmenso valor de toda su obra". Y más adelante dice -pág. 100- "¿Quiénes son el Presidente? Señor Ministro: el actual Presidente es una de las primeras inteligencias de la Ingeniería, y desde que existe el cuerpo de Caminos, ha podido servir de orgullo para el mismo. Su entendi-

miento, sus conocimientos técnicos, su laboriosidad, sus dotes de mando han sido siempre extraordinarios; puede decirse que tiene hoja de servicios para lograr el tercer entorchado de Capitán General"... "Quiero hacerle un ruego señor Ministro: Se relaciona con el Sr. Lorenzo Pardo: pues como entiendo que a los Capitanes Generales no se les jubila, teniendo categoría de tal, pudiera continuar en su puesto actual, con bien para el servicio público, con bien para el interés del país, con bien para el mismo Cuerpo. La continuidad de acción de hombres de su talento y sus dotes, aumentará el relieve del Consejo y será de efectos transcendentales. Ciertamente que no debe cortarse los ascensos de las escalas; pero en tanto él pudiera desempeñar el cargo serán Presidentes adjuntos...". Por último habló el Ministro de Obras Públicas, D. José María Fernandez Ladreda y en un pasaje de su discurso dijo: el Consejo

de Obras Públicas... cuenta hoy con la Presidencia efectiva de un prestigiosísimo Ingeniero, hombre competentísimo, bueno, sabio, laborioso, que él bien sabe que yo le profeso una especial y muy singular estimación; a pesar de ello... no hay duda de que aumenta su prestigio la Presidencia honoraria del Conde de Guadalhorce." que "Si yo no recuerdo mal, creo que no ha habido en este Consejo otro Presidente honorario..." y termina: "El Consejo de Obras Públicas cuenta con dos Presidentes geniales: el Conde de Guadalhorce y Manuel Lorenzo Pardo". Efectivamente el citado Ministro tuvo en cuenta la petición de mi padre y simultáneamente a la jubilación de Lorenzo Pardo se le nombró Consultor de las Confederaciones Hidrográficas de España y el Jefe del Estado le concedió la Gran Cruz del Mérito Civil. Todavía mi padre se refirió a Lorenzo Pardo en su discurso de ingreso en la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, diciendo: "La Confederación Hidrográfica más importante y primera que se formó fué la del Ebro, el artífice de su magnífica organización fué el ilustre Ingeniero de Caminos D. Manuel Lorenzo Pardo."

Conservo cartas -manuscritas y a máquina-, así como otros documentos remitidos por Lorenzo Pardo y en todos aprecio coincidencia en los esfuerzos para sacar el asunto adelante, confianza y amistad; y a tal efecto transcribo a continuación algunas partes de la carta del 30-3-26: "Los usuarios de varios ríos se han reunido ya y han solicitado la federación. Se han puesto a nuestra disposi-

ción la Canadiense, la Hidroeléctrica y algunas sociedades importantes y una referencia mía en un comunicado o carta abierta, ha motivado la adhesión corporativa de los Ingenieros de Montes". "La impresión no puede ser mejor; el interés y el entusiasmo aumentan, observándose que la gente se da cuenta de la enorme transcendencia de tus disposiciones, no sólo desde el punto de vista económico, sino político. De ahí que la atención se haya fijado en ti con una cordialidad de la cual no te pueden dar idea las manifestaciones que hasta tu despacho pueden llegar. Tu misma actitud, (parece ser que se refería a no ir para recibir aplausos sino cuando fuera necesaria una actuación constructiva) es consi-



El Rey Alfonso XIII visitando las obras de la empresa Mengemor, en lo alto de la escalera, el Conde de Guadalhorce, entonces ministro de Fomento.

derada por todos como un verdadero título y tengo la seguridad de que si doy a conocer tu carta -lo que no me he atrevido a hacer sin tu conocimiento...- se hubiera acentuado mucho más la expresión de esa simpatía general". "Considero muy difícil, por no decir imposible, evitar estas manifestaciones cuyo carácter de espontaneidad, y en cierto modo de intimidad, no pueden dejar de tomarse en cuenta. Del mismo modo y por las mismas razones que te aconsejé que hablaras en Caspe, te expongo ahora no rechaces lo que se hace con tan buena fe y tanta sinceridad. Todos saben, y nosotros más que nadie, cuales son tus pensamientos y tu modo de obrar, pero no tienes más remedio que resignarte a lo justo, que es además lo más político". "Puedo decirte esto creyéndome autorizado, no sólo por nuestra antigua amistad, sino por el modo de ver y apreciar las cosas. Conozco además el carácter de este país y se que lo mismo en público que en privado no se puede ni solicitar ni rechazar. Lo primero es contraproducente y lo segundo peligroso". "Te seguiré informando rogándote me digas si puedo hacer uso de tu carta que completará los rasgos de tu personalidad que tu calificas de modesta, pero que ha adquirido aquí rapidísimamente el relieve que corresponde al acierto y... Recibe el saludo de todos estos señores y un abrazo de tu leal amigo y sub<sup>o</sup>". A continuación hago otras transcripciones de la carta del 10 12 29, poco antes de caer la Dictadura: "Para conseguir esta solución franca, amistosa y satisfactoria es condición esencial... que se eliminen a las Vidrieras Cantábricas Reunidas,

S.A. ..." "urge por consiguiente que nombres la comisión tasadora... y que desaparezcan del escenario para que la atmósfera se despeje y podamos entendernos". "No te digo que perdones la extensión de esta carta puesto que leerla forma parte, aunque pequeña, de tu pesada obligación...". Refiriéndose a un viaje de mi madre a Zaragoza dice: "Me enteré tarde y mal..., de haber estado bien informado, aun contraviniendo las órdenes severas de mis tiranos médicos hubiera hecho efectivo el saludo... lamentando siempre no hacerlo sólo por encontrarse mi hija en cama y mi mujer muy delicada desde hace tiempo". La última carta de la que voy a hacer transcripciones es del 31-1-30, cuando ya no era Ministro mi padre: "Con más libertad que antes puedo hacerte ahora estas manifestaciones de afecto y adhesión personalísimas, añadiendo que si las has tenido sinceras y desinteresadas ninguna lo ha sido más que la mía". "En merecida correspondencia a esta cordial expresión solicito tu apoyo y tu consejo, confiando que no han de faltarme." "Pensando en la obra sobre todo, y un poco en mi estado de salud comprometida ¿Que debo hacer?" "Me hago perfecto cargo de que en esta última época he podido llevar este gran peso... por tu benevolencia y por el aliento de tu amistad". ¿Que hubiera hecho este gran hombre con una buena salud? Yo estuve una tarde en su casa a mediados de la década de los cuarenta para entregarle un informe del "metro" español de Buenos Aires y fué una entrevista larga, cordial y amistosa, con expresiones de afecto y cariño a mi padre, pero me impresionó



El Conde de Guadalhorce, según óleo de Miguel Angel del Pino.

por encontrarlo muy demacrado.

Por estar en contraposición con lo expuesto, me ha dolido que se diga en el segundo párrafo de la página 181 del libro que comento: "No faltan, como decimos, las muestras de admiración de Lorenzo Pardo tanto de Primo de Rivera como de Rafael Benjumea. Pero no parece demasiado arriesgado creer que esa admiración y ese respeto no lo es tanto hacia sus respectivas personalidades como a la devoción de ambos políticos por las grandes obras públicas." Entiendo que esto no puede decirse sin una base que lo justifique, como tampoco lo que aparece en el doblez de la portada "el será el artífice de las Confederaciones Hidrográficas en marzo de 1926". No comprendo lo que pretende decir -2º párrafo, pág. 33- "en parte, el edificio de la Dictadura de Primo de Rivera en la cual Lorenzo Pardo con la colaboración del Conde de Guadalhorce, y no en sentido

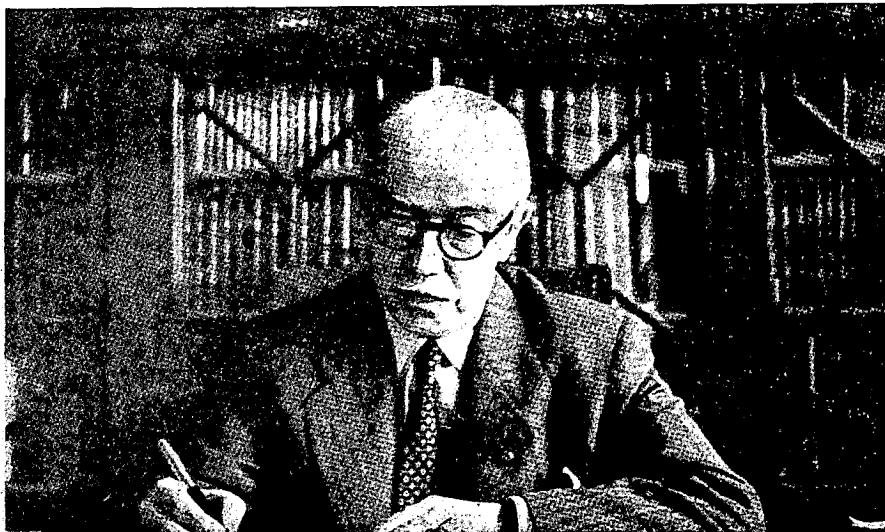
*inverso*, pudo trabajar...". Por último, en la pág. 208: "la dureza empleada por Albornoz con la Confederación, primero, y, a renglón seguido con su creador...". A continuación voy a tratar de la actuación de estos dos grandes ingenieros con anterioridad a la creación de las Confederaciones.

Lorenzo Pardo se había formado en el nacimiento de la "política hidráulica", que Joaquín Costa inició a partir de 1.880, pidiendo al Gobierno un plan de canales y pantanos, extendiendo a toda la parte hispana de la Península, bien por secciones, por comarcas o cuencas hidrográficas, política que fué seguida por el Plan Gasset de 1.902. Con este bagaje de ideas regeneracionistas que le precedieron se incorpora como ingeniero numerario de segunda a la División del Ebro y vertiente de los Pirineos Orientales, el mismo año que el Rey D. Alfonso XIII inauguraba el Canal de Aragón y Cataluña. Tuvo mucha participación en todos los planes y obras de dicha División, pero destacan en su actuación dos iniciativas fundamentales: el aprovechamiento integral de la cuenca del Ebro y el concepto de "hiperregulación", que se plasmó fundamentalmente con el Pantano del Ebro -en su cabecera de Reinosa-, con una capacidad de 540 Hm<sup>3</sup>, siendo su sueño la navegación por dicho río. Tiene inquietudes políticas en defensa de sus convicciones regeneracionistas y comulga abiertamente con el ideario de "La Unión Aragonesa". Cuando pasa por Zaragoza el General Primo de Rivera en la madrugada del 15 de septiembre de 1.923, después de protagonizar el golpe militar, con lo que se



abre la Dictadura, dos días antes en Barcelona, pronuncia una arenga muy patriótica, después de haberse sumado al movimiento el general Sanjurjo, gobernador militar, que es nombrado gobernador civil y todas las autoridades zaragozanas se adhieren sin reservas al nuevo régimen. Lorenzo Pardo es uno de los firmantes de un documento dirigido a Primo de Rivera de "adhesión condicionada", con un cierto carácter regionalista, que no es contestado, sin embargo se lanza de lleno a una vertiginosa actividad de divulgación de la nueva política en materia de obras hidráulicas que muy bien pudiera haber justificado su nombramiento para el Ministerio de Fomento, donde seguramente hubiera realizado una magnífica labor.

Mi padre, Rafael Benjumea, más tarde Conde de Guadalhorce, era más bien un hombre de empresa, que construyó el salto del Chorro con un proyecto de otro ingeniero de Caminos, Leopoldo Werner, y que para regular las obras del río consiguió que se creara un sindicato de regantes que pudiera acogerse a la Ley de Auxilios para obras hidráulicas de 1911 -Ley Gasset- con la que sólo había que desembolsar durante el período de ejecución de las obras el 10% de su importe, lo cual se consiguió a base de que fuera la empresa hidroeléctrica la que facilitara estos fondos. Por R.O. del 5-12-1914 se crea una Junta de Obras para administrar los fondos mixtos -Estado y privados- y se nombra a mi padre Ingeniero Director de las obras. Existía un proyecto de presa en el río Turón -afluente del Guadalhorce- pero por problemas de cimentación se redacta un proyecto nuevo



Manuel Lorenzo Pardo, compañero de promoción del Conde de Guadalhorce.

ubicando la presa aguas abajo y aumentando su altura con lo que se consiguió triplicar la capacidad del embalse, alcanzando los 81 Hm<sup>3</sup>. En el libro que comento se habla de un recrecimiento de la presa, pero esto tuvo lugar posteriormente, consiguiendo retener 13 Hm<sup>3</sup> más. La obra se realizó rápidamente, pese a las dificultades que representó la coincidencia con la guerra europea, y después de haberse conseguido durante el período de construcción embalses parciales, se inauguró por S.M.D. Alfonso XIII el 26-6-1921, estando prácticamente lleno. La importancia de esta obra a efectos de lo que vengo ocupándome es el precedente que para mi padre representó el funcionamiento de la Junta de Obras aunando los intereses agrícolas e hidroeléctricos y la forma en que se llevó las relaciones con la Administración Central. Esto se refleja en lo que a continuación transcribo del discurso que pronunció el representante del Sindicato de regantes: "Para su realización se ha precisado de la Agricul-

tura, la Industria y el Comercio. Estos tres intereses que suelen ser antagónicos, aquí no lo han sido". "La Agricultura necesitaba subvención... y se hizo uso de sus conducciones de agua... para producir energía con lo que pudo hacer frente a sus gastos". Por otra parte el Ministro de Fomento, D. Juan Lacierva Peñafiel, que acompañaba a S.M. dijo: "el ejemplo que se dado aquí, compaginando el capital español con la inteligencia técnica y asociado a la Agricultura, es digno de imitarse". La extrapolación de esto a gran escala y con más autonomía fué la base de la idea de mi padre para la creación de las Confederaciones. Cuando terminó estas obras se dedicó a sus asuntos privados sin ninguna intervención política, proyectando un pantano en el río Jandula y previo acuerdo la concesión pasó a "Canalización y Fuerzas del Guadalquivir" de la que el principal promotor fué la compañía "Mengemor", pero participando también "Hca. del Chorro". Cuando se declaró la Dictadura Militar

el General Cano, que era Gobernador Militar, pasó a serlo también Civil, llamó a mi padre para que ocupara algún puesto oficial, pero era incompatible con la Alcaldía y la Presidencia de la Diputación, por dirigir empresas de servicios públicos, y en vista de ello se le nombró Presidente del Somatén de Málaga; que era un puesto anodino pero que le permitía participar como una autoridad más y para darle la mayor importancia se celebró un acto de constitución muy solemne con una grandísima participación, entre los que se encontraban las personas más destacadas de la ciudad. Desde este puesto, sin labor directa a realizar, colaboró muy intensamente en el plan de ensanche y embellecimiento de la ciudad, que incluía el paseo marítimo, así como fué presidente de la Junta de la Feria Muestrario de Málaga, que tuvo un extraordinario éxi-

to por la colaboración que consiguió de todos y por la rapidez con que se montó. Por último le encomendaron la organización de los actos para homenajear al General Primo de Rivera en su viaje a Málaga en la primavera de 1.924 -que fué donde lo conoció-, que terminó con una excursión al Pantano del Chorro. El anuncio de que iban a nombrarlo Ministro fué de muy pocos días antes, por lo menos según supimos la familia, y como detalle: la precipitación para traerle desde Málaga su uniforme de gala de ingeniero, con el que juró el cargo.

Considero que para el Cuerpo de Ingenieros de Caminos tiene especial importancia el R.D. Ley de 5-3-1.926, relativo a la organización de las Confederaciones Sindicales Hidrográficas, tanto por su gran trascendencia -aunque hayan per-

dido parte de las facultades, competencias y autonomía- como por la circunstancia de ser de esa profesión el signatario de dicha disposición legal y por la participación que tuvo en la misma otro compañero, que además dirigió magistralmente la primera y más importante -la del Ebro- que sirvió de modelo para las que después se fueron creando. Por estas circunstancias desearía que si se aprecian errores en mis apreciaciones fueran corregidas para evitar frecuentes contradicciones. A mi juicio estas actuaciones deberían ser imitadas por las nuevas generaciones que, en general, son meros ejecutores de las iniciativas de los políticos profesionales, que no pueden dejar de pensar en los comicios electorales, o dedican su actividad a negocios privados con miras exclusivas a obtener beneficios.

