

## *Fomento, otra vez*

**FERNANDO  
SÁENZ RIDRUEJO**

Las denominaciones ministeriales son como los meandros de los ríos. Se alargan y divagan hasta que algún temporal, sea meteorológico o político, hace volver las aguas a su cauce. Los ríos retornan siempre a su madre y los ministerios a su titulación anterior. El Ministerio de Obras Públicas, con el paso del tiempo, redondeó su nombre con el Urbanismo, después lo sustituyó por los Transportes y, finalmente añadió el Medio Ambiente. Sus siglas, cada vez menos eufóricas, pasaron de MOP a MO-PU, a MOPT y a MOPTA. El último cambio gubernamental ha originado la vuelta al clásico Ministerio de Fomento.

Se pierde un nombre veterano, que procedía de la II República, pero se recupera otro ilustre, con ecos de la Ilustración. La palabra "fomento" suena a Jovellanos, a Campomanes, a Floridablanca y a Sociedad Económica de Amigos del

## **INGENIERÍA**

País. Como ministerio, Fomento apareció en 1833, con Javier de Burgos — Fomento General del Reino— y renació en 1851, en época de Bravo Murillo, para encauzar una desbordada denominación anterior — Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas.

**«Los cometidos de este nuevo Fomento difieren bastante de los de su antecesor, pero, curiosamente, vuelve a ocuparse de las telecomunicaciones.»**

Los cometidos de este nuevo Fomento difieren bastante de los de su antecesor, pero, curiosamente, vuelve a ocuparse de las telecomunicaciones, como el viejo Fomento que construyó, hace ya siglo y medio, las torretas del telégrafo óptico y comenzó a tender los hilos del eléctrico.

Una ausencia notable en el actual Fomento es la del ramo de Aguas, que pasa a depender del ministerio neófito de Medio Ambiente. No es que los recursos hídricos y su aprovechamiento hayan estado siempre vinculados a Fomento, es que fueron una de las razones de su creación. La célula germinal del futuro Fomento fue la Inspección de Caminos y Canales, y a la escuela en que sus facultativos se formaban se la denominó "Estudios de Hidráulica del Buen Retiro".

En cualquier caso, hay que celebrar que los recursos hídricos, en uno u otro cauce, se hayan reunido, saliendo de la demencial situación anterior en que una dirección general se ocupaba de su calidad y otra de su cantidad, mientras que los organismos que

debían gestionar una y otra estaban adscritos a un tercer centro directivo. Recordando el juicio de Salomón, no importa tanto quién pueda ser la madre del niño como que éste esté entero.

### *Caminería hispánica*

En el Centro Cultural de la Villa de Madrid, a la vez que se presentaban las actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica, se ha efectuado la convocatoria del III Congreso que se celebrará, durante el próximo mes de julio, en Morelia (Michoacán - México).

No busque el lector la palabra "caminería" en el Diccionario, no la encontrará. Ese es un problema de la Real Academia que no impide el que, pastoreada por el profesor Criado Val, se reúna periódicamente una multitud de filólogos y geógrafos, poetas e ingenieros, atraídos por el conjuro de los viejos caminos. Frente a los congresos al uso, cada vez más monográficos y aburridos, en que los "expertos" debaten sobre cuestiones nimias, tamizadas por comités que previamente las han declarado correctas, los atípicos congresos de Caminería mezclan a

**«En cualquier caso, hay que celebrar que los recursos hídricos, en uno u otro cauce, se hayan reunido, saliendo de la demencia! situación anterior en que una dirección general se ocupaba de su calidad y otra de su cantidad, mientras que los organismos que debían gestionar una y otra estaban adscritos a un tercer centro directivo.»**



gentes de varia formación que, en sesiones itinerantes, descubren cuántos enfoques distintos puede tener un mismo asunto.

Quien estudie las papeletas sobre *caminos* en los ficheros antiguos de la Biblioteca Nacional se encontrará un buen mazo de

referencias. Sólo la cuarta o la quinta parte de ellas aluden a los caminos físicos, con sus firmes y cunetas. La mayoría de esos libros tratan de caminos literarios —caminos del alma— y más de la mitad son libros de poesía. El camino no sólo es una metáfora de la vida sino que, en muchos casos, es nuestra propia vida. Como dice la canción mejicana, *arrieros somos y en el camino andamos*.

Los asistentes a los dos anteriores congresos nos habíamos cruzado, por las rutas de la Alcarria, con todos los dómines y trajinantes, con los salteadores y los cómicos de la legua, que poblaron los caminos de nuestra Baja Edad Media y de nuestro Siglo de Oro. Ahora, quienes asistan al congreso de Morelia volverán a encontrarse con esa amigable tropa y se cruzarán, además, con los alarifes que abrieron los caminos de la Nueva España y con todos los virreyes, adelantados y misioneros que transitaron por ellos.

### *Las torres de KIO*

Ha saltado a la prensa la noticia de que empezaban a ocuparse las plantas comerciales de los dos

edificios inclinados que jalonan la entrada norte de Madrid. Son los que, desde la época de su laboriosa gestación, se conocen como *Torres de Kio*, aunque después, por razones de marketing, hayan sido llamados "Puerta de Europa". (Ay, Europa, cuántos rascacielos se construyen en tu nombre).

No merecería un comentario la noticia si sólo se tratara de dos edificios altos, por altos que fueran. La singularidad de las torres empieza por una licencia controvertida, sigue por su tipología atípica y continúa con una historia rocambolesca, bruscamente interrumpida por la invasión de Kuwait por Irak que, con la subsiguiente guerra del Golfo, provocó la ruina del grupo inversor kuwaití. Antes de su culminación las torres ya formaban parte del paisaje urbano y la leyenda de Madrid.

Con independencia de la opinión que los urbanistas y los estetas puedan tener de las torres, no cabe duda que su terminación es una buena noticia. No había nada más inquietante que la posibilidad de que, enredadas en pleitos y quiebras, pudieran quedar inconclusas, abocadas a un irremediable

## INGENIERÍA

deterioro, esas dos extrañas estructuras que presiden la perspectiva madrileña.

**«No busque el lector la palabra "caminería" en el Diccionario, no la encontrará. Ese es un problema de la Real Academia que no impide el que, pastoreada por el profesor Criado Val, se reúna periódicamente una multitud de filólogos y geógrafos, poetas e ingenieros, atraídos por el conjuro de los viejos caminos.»**

Ingenierilmente las torres tienen características singulares, que conviene resaltar. La gran estructura metálica, el soporte de los forjados y el sistema de pre-tensado, junto con la inclinación de quince grados, que origina un desplome total del orden de doce metros, han obligado a bordar y resolver complicados problemas constructivos. El pasado día 25 de abril se ha celebrado una jornada técnica para estudio de las torres en los diversos aspectos de su proyecto y su construcción y del control de los materiales y la ejecución.

Es deseable que esta jornada tenga continuación en otras destinadas al público. Basta comparar la propaganda que otras ciudades hacen de sus monumentos, antiguos y modernos, con el desconocimiento que los madrileños tienen de los suyos para lamentar que no exista una política activa de divulgación del patrimonio arquitectónico de Madrid.

### *Betancourt*

Se acaba de clausurar la exposición *Betancourt, los inicios de la ingeniería moderna en Europa*, que durante casi dos meses ha

ocupado el pabellón de Juan de Villanueva en el Real Jardín Botánico de Madrid. Con aportaciones canarias, francesas y rusas y con fondos de muchos archivos y museos peninsulares, la exposición ha conmemorado la vida y la obra, espléndidas, del científico e ingeniero ilustrado.

Cuando tantas exposiciones gratuitas permanecen vacías, esta de Betancourt, de pago como el recinto que la alberga, ha recibido varias decenas de miles de visitantes, compitiendo en la distancia con la de su amigo Francisco de Goya.

Tal vez no haya en el panorama científico de la ilustración europea una personalidad semejante. Betancourt dejó huellas notables en todos los campos de la técnica. Patentó y construyó un telégrafo óptico, lanzó globos aerostáticos,

construyó dragas portuarias, cimentó presas y canales, hizo aportaciones al desagüe de minas, proyectó máquinas para muy diversos procesos industriales y dejó escrito, con el sabio criollo José María de Lanz, un tratado de mecánica cuyas versiones francesa, inglesa y alemana

sirvieron de texto durante cuarenta años. Si en España fundó instituciones como el Real Gabinete de Máquinas o la Escuela de Caminos y Canales, en San Petersburgo creó el Instituto de Vías de Comunicación del que habría de nacer toda la ingeniería civil rusa. La Feria de Nizhni Novgorod, la catedral de San Isaac o la sala de ejercicios ecuestres de Moscú, quedaron en aquel imperio como perennes monumentos a su memoria.

Esta exposición y su excelente catálogo han mostrado la obra descomunal de un personaje insólito y han apuntado, además, la sospecha de que su labor anónima, realizada en respaldo de colaboradores y discípulos, fue aún mayor que la acreditada con su propia firma.