

## *La crisis del 2006*

**FERNANDO  
SÁENZ RIDRUEJO**

**U**na cuestión previa: escribo “La crisis de 2006” y me suena raro.

Cuando hablamos de 1999 nos estamos refiriendo, salvo precisión en contrario, a un año; si decimos 2006, para que sea un año y no un simple número, debemos advertirlo, “el año 2006”. Al abandonar el ámbito familiar de los años que empezaban por 19, ámbito en que han transcurrido nuestras vidas, nos adentramos en un territorio incógnito, en el que hasta las expresiones coloquiales cambian.

Se ha celebrado en Barcelona el III congreso de la Ingeniería Civil que, como todo Congreso que se precie, ha producido dos gruesos volúmenes de ponencias y comunicaciones. Entre todas ellas sobresalen las dedicadas a analizar las necesidades de infraestructuras para los próximos años. Coordinador de este asunto ha sido Antonio López Corral, hombre de la Moncloa que está detrás del plan de inversiones que, con horizonte en el año 2007, ha lanzado recientemente el presidente del Gobierno. A mí me ha llamado la atención especialmente una comunicación titulada “Evolución previsible de la inversión en Infraestructuras” de la que es autor Fernando Gutiérrez de Vera, uno de los españoles con mayor capacidad

## **INGENIERÍA**

prospectiva en este y en muchos otros campos.

Lo que el estudio deja en el aire, tras señalar equipamientos españoles e inversiones en los años 2000 a 2006, es la preocupación por lo que va a pasar a partir de esta última fecha en que, verosíblemente, se terminará la aportación de los fondos de cohesión europeos. No apunta el autor soluciones para la depresión que presagia, pero

parece que la respuesta no puede diferir demasiado de ésta. A partir del 2006 disminuirá la inversión porque para entonces, si no están “terminadas” nuestras infraestructuras, sí habremos reducido la diferencia que, en este terreno, nos separa de los países punteros de la Europa comunitaria. Para esta fecha nuestros constructores deben ir tomando posiciones en la construcción de los nuevos países que, procedentes del este, se incorporarán a la Unión Europea y absorberán, en buena lógica, esos fondos que ahora se nos destinan.

### *De podas y chimeneas*

Cuando llegan estas fechas, vuelven a florecer los cerezos, vuelven las rebajas a los grandes almacenes y vuelven a aparecer los podadores en nuestras calles. Y con las podas aparecen también las inevitables polémicas. La jefe de la oposición en el Ayuntamiento madrileño ha protestado por la forma tan drástica y poco científica con que estas podas se realizan y sin saberlo ha coincidido, casi literalmente, con los términos en que, hace ahora dieciocho años, protestaba el jefe de la oposición municipal por las podas tan drásticas y poco científicas que entonces se practicaban. No hace falta explicar que el partido que entonces regía la alcaldía está ahora en la oposición y viceversa.

Posiblemente en uno y otro caso tenían, unos u otros, su parte de razón y, posiblemente, la única forma práctica de podar

doscientos o trescientos mil árboles en unos pocos días es hacerlo como se viene haciendo. Quienes gobiernan hacen lo que buenamente pueden y la oposición se limita a oponerse, mientras aspira a mandar para hacer buenamente lo mismo.

A principios de siglo era muy popular un poeta festivo, apodado Melitón González, autor de numerosos sainetes y de romances tan conocidos como aquel de “A veinte leguas de Pinto”. El tal Melitón era realmente el coronel don Pablo Parellada, excelente matemático y funcionario del ministerio de la Guerra, que en unas célebres coplillas, contó la historia de dos ingenieros militares, proyectistas de cuarteles. Uno diseñaba las chimeneas cuadradas y el otro redondas y cada uno, cuando era destinado al ministerio, aprovechaba para imponer sus puntos de vista. “En cuestiones de criterio —terminaba Parellada— sobra toda discusión, siempre tiene la razón, el que está en el ministerio”.

La comparación de estas dos historias nos muestra cómo, a lo largo del siglo, se ha complicado la vida administrativa. Si hace cien años, en la España de la regencia, el técnico —y no digamos el político— que accedía a las covachuelas oficiales, tenía la posibilidad de dejar su impronta en la “cosa pública”, ahora las administraciones —todas las administraciones, incluidas las más recientemente creadas y que, por eso, debían ser más ágiles— son unos pesados

paquidermos que se mueven por inercia. El cornac se exhibe orgulloso sobre la grupa del elefante, pero no se atreve a confesar que el animal, caso de andar, anda solo. Si llega o no a su destino, rara vez será por mérito o por culpa del conductor. Y si esto ocurre en asuntos tales como la poda anual, la cuestión se exagera con las grandes obras públicas, que tardan lustros en terminarse. Quienes las inauguran

vituperios son, las más de las veces, aquellos que, en su día, más activamente se opusieron a su ejecución.

### *Prueba y error*

La investigación no es un juego de azar, pero tampoco tiene los resultados asegurados como los profanos esperan y a menudo exigen. Se ha perdido la nave espacial a Marte y enseguida se han alzado voces hablando de “miles de millones tirados a la basura”. Ni siquiera en el caso de que la Administración americana decidiera cortar de raíz todos los programas de investigación espacial, podrían considerarse perdidos los millones invertidos en ésta o en otras misiones. Las técnicas puestas a punto, los materiales investigados, los sistemas de control empleados encontrarán, a buen seguro, mil aplicaciones útiles diferentes de aquellas para las que se concibieron.

La técnica y la ciencia avanzan por el sistema que los anglosajones llaman de prueba y error, que en el fondo no difiere de los tanteos mediante los que todos los seres vivos van tomando posesión paulatinamente del mundo que les rodea. Cuando un niño, jugando, prueba una o mil veces a introducir una llave por la cerradura, está desarrollando habilidades y adquiriendo experiencias que hacen útil ese juego con independencia de que consiga o no su objetivo. El error forma parte del método y del error se obtienen, normalmente, más enseñanzas que del éxito.

y reciben las medallas y los

## INGENIERÍA

En la misma línea, queremos referirnos a otra aventura técnica, más modesta, pero igualmente interesante, que es la del *Bravo España*, ese velero que hemos enviado a competir a los mares australianos. Durante semanas hemos estado pendientes de si los vientos eran duros o blandos, de si era Campos o Doreste quien patroneaba la nave, de si Miguel Aguiló se embarcaba o se quedaba en tierra. Al final los nuestros han sido eliminados, quedando en un puesto que ha defraudado a los profanos, pero ha satisfecho con creces las esperanzas de los entendidos.

Detrás de las hazañas deportivas, en la sombra, ha habido notables esfuerzos técnicos que han costado varios miles de millones. Excesivo gasto para algunos, escaso si se compara con el de otros barcos, como el *American One*, patrocinado por poderosas multinacionales que no gastan un solo dólar sin calcular con cuidado su rentabilidad.

Jaime Sáenz ha explicado en una conferencia plenaria del Congreso Nacional de Materiales Compuestos, el diseño y la construcción del mástil, esa pieza fundamental de la embarcación. Como se recordará, el mástil del *Bravo España* se había partido el mismo día de su presentación. Un percance muy sonado, pero sólo un percance. Después, el nuevo mástil, el casco y todo el barco en general, se han comportado satisfactoriamente en una competición en que las roturas y

los accidentes formaban parte del juego.

Una apostilla final. Leo la lista de ponencias y conferencias del Congreso antes citado y, salvo el título de la conferencia a que me he referido, no entiendo nada. Todas las comunicaciones tienen en su denominación tal cantidad de siglas y de tecnicismos que las hacen inaccesibles a los no iniciados. Unos pocos se esfuerzan por mostrar el rostro

humano de la técnica, pero pierden inevitablemente la guerra, igual que la perdió en 1968 aquel Alexander Dubcek que se esforzó —vano empeño— en inventar un rostro humano para el socialismo real.

### *Panamá*

El canal de Panamá es la única obra pública que ha originado un estado. Hay un admirable palíndromo que lo expresa muy bien. *A man, a plan, a canal, Panamá.* A mí me gusta especialmente porque esta secuencia marca todo un orden de valores. Primero es el hombre, luego sus ideas; de estas surgen sus realizaciones y, por último, las meras realidades geopolíticas. Los políticos, casi siempre, suelen recorrer el camino contrario.

Puede discutirse si el canal de Panamá es la obra pública más importante del siglo XX. Lo cierto es que el canal de Suez fue la obra del XIX y que los hombres de Suez no fueron capaces de construir Panamá. Para ello, fue necesaria la llegada de un nuevo siglo, la ruptura de Colombia, la creación artificial de la república panameña y la construcción de unas obras gigantes que duraron muchos años y costaron miles de vidas humanas. Nuestros conocimientos sobre la estabilidad de las laderas deben no poco a la lucha contra los deslizantes taludes del canal. Pocos se acuerdan ya de todos los antecedentes de los trabajos hispánicos para la unión de ambos océanos, pocos de los Lesseps, de su fracaso y su proceso. Menos

aún conocen la expedición del marqués del Campo, enviada hacia 1885, con Guillermo Brockman a la cabeza, para estudiar la posibilidad de hacerse cargo de las obras.

El canal de Panamá ha revertido a manos indígenas el 14 de diciembre de 1999. La presencia del rey de España, a requerimiento de los panameños, en la ceremonia de entrega, tiene la más alta significación y es prueba fehaciente de que la monarquía, por su peso histórico y por los méritos personales de quien hoy la encarna, es uno de nuestros más valiosos activos. Por parte de los Estados Unidos ha acudido el expresidente Carter. Cabe argumentar que una ocasión tan solemne hubiera exigido la presencia del propio Clinton. Yo quiero pensar, en cambio, que éste, precisamente para dar relevancia al acto, ha preferido que su país estuviera representado por un hombre intachable.

Posiblemente esta entrega no sea más que el penúltimo acto en la historia del canal. Al menor problema que aparezca volverá el hermano mayor estadounidense a interpretar su papel de vigilante del orden mundial. De todos modos, el canal desde hace ya varios años se está quedando obsoleto. Sus esclusas, que obligan al lento ascenso y descenso de los buques, limitan excesivamente la velocidad de paso y cada vez se habla más de la construcción de un canal de base, sin más esclusas que las necesarias para equilibrar

el desnivel entre ambos océanos. El nuevo canal, si se hace, será la obra del siglo XXI y exigirá, otra vez, la ocupación de los terrenos y la tutela del *big brother*. Mientras, el gobierno panameño podrá ocuparse de la explotación del canal viejo como ese niño al que le dejan jugar con un

cachivache desechado por los mayores.