

Texto: *M^a del Mar Merino*

Foto: *Vicente González*

Rafael Benjumea (1876-1952). Conde de Guadalhorce



■ Rafael Benjumea, Conde de Guadalhorce.

El más brillante ingeniero de su generación ha pasado a la historia por su eficaz labor al frente del Ministerio de Fomento durante la Dictadura de Primo de Rivera. En tan sólo cuatro años Benjumea desplegó una maratónica actividad que se tradujo en importantes actuaciones en numerosos campos necesitados de cambios: carreteras, ferrocarriles, minas, política forestal, obras hidráulicas.... Fue en este área donde destacó especialmente; a él se deben obras tan importantes como el Pantano del Chorro, en Málaga, que le valió el título de Conde de Guadalhorce o la creación de las Confederaciones Hidrográficas, un hito histórico en la planificación hidráulica de nuestro país.

PRIMEROS TRABAJOS, PRIMEROS ÉXITOS

Nace Rafael Benjumea en el año 1876, en Sevilla, en el seno de una familia ganadera de rancio abolengo. Su gran facilidad para las matemáticas, le deciden por seguir la carrera de ingeniero, por lo que se traslada a Madrid, donde termina sus estudios en 1901, con el número uno de su promoción. Poco después se casa con una rica heredera malagueña, Isabel Heredia Loring, fijando su residencia en esta capital andaluza. En Málaga levantó sus primeras y emblemáticas obras de ingeniería hidráulica, que le valieron honores y el reconocimiento de la Corona; también fueron el espaldarazo para su posterior carrera como político y gestor al frente del Ministerio de Fomento.

En 1903, el joven Benjumea pone en marcha la histórica Compañía Eléctrica del Chorro, pionera de este sector en España, que supuso el inicio del abastecimiento eléctrico a la capital malagueña. Se trataba de la explotación de un salto sobre el río Guadalhorce, con un desnivel de más de 100 m, en el espectacular desfiladero del Chorro de los Gaitanes. Realizada en una abrupta orografía, la obra tuvo gran complejidad técnica y soluciones tan brillantes como el puente-acueducto que conducía el canal, salvando la garganta a unos 100 m de altura. La construcción lleva el sello del genial E. Ribera siendo una de las primeras obras

realizadas en nuestro país con hormigón armado.

A fin de facilitar los trabajos de construcción y mantenimiento del canal, Benjumea construyó otra espectacular obra: una pasarela arriesgadísima, encajada en voladizo entre el acueducto y la presa. Realizada con raíles de tren apoyados en la roca del desfiladero y cubierta con traviesas de madera, esta senda parece suspendida en el aire y hoy se ha convertido en un popular enclave turístico – conocido por Caminito del Rey – desde el que se contemplan espectaculares vistas de la sierra malagueña.

Pocos años después, en 1907, comenzaría su trabajo más trascendental en tierras andaluzas: el Pantano del Chorro, un macro-embalse por el que se regulaba el caudal del Guadalhorce, ampliándose la zona regable del valle inferior del río conocida como la Hoya de Málaga. Fue una construcción larga y complicada en la que se utilizaron por primera vez en nuestro país modernas máquinas eléctricas como tractores, hormigoneras, grúas o martillos neumáticos y en la que fue necesario desviar el río, construir una línea de ferrocarril y varios puentes, túneles etc.. Se levantó un campamento para los casi 700 obreros que allí trabajaban y el propio Benjumea se hizo construir una vivienda para seguir de cerca la marcha de las obras, donde vivió con su familia hasta que la presa estuvo concluida. Tras siete años de arduos trabajos, en mayo de 1921, el rey Alfonso XIII inauguraba el pantano. En reconocimiento a su labor, el monarca concedió a Rafael Benjumea el título de Conde de Guadalhorce.

BENJUMEA, ARTÍFICE DE LAS CONFEDERACIONES HIDROGRÁFICAS

Su extraordinaria capacidad técnica y profesional hizo que en 1925 fuera nombrado ministro de Fomento en el Directorio Civil presidido por el general Primo de Rivera. A partir de ese momento Benjumea comenzó una labor imparable, con multitud de acciones que afectaban a todos los sectores de su amplio ministerio y que, en cierta manera, revolucionaron el panorama político de la época. Especialmente importante fue la puesta en

marcha, en marzo de 1926, de las Confederaciones Sindicales Hidrográficas, verdadero hito histórico en la política hidráulica de nuestro país por su innovador enfoque, basado en la descentralización de funciones y en la cuenca como ámbito de planificación. Para poner en marcha las Confederaciones llamó a su lado a otro ingeniero ilustre: Manuel Lorenzo Pardo, heredero del pensamiento hidráulico de Joaquín Costa y verdadero artífice de la Confederación Hidrográfica del Ebro, la primera que se creó y que sirvió de modelo para las restantes. De hecho, está considerada como el pri-

Agencia para el desarrollo de la zona del río Balsas en los años 60 y 70 en Méjico.

Desde su ministerio, Benjumea impulsó otras obras importantes, como la mejora de las carreteras y la creación del Circuito de Firms Especiales, llamado de Turismo, organismo que transformó en pocos años los principales itinerarios y fomentó el incipiente turismo en nuestro país. Igualmente tuvo gran proyección en los ferrocarriles al propulsar en 1926 un Plan Preferente de Urgente Construcción, que incluía líneas, la mayoría de ellas radiales, que trataban de resolver las deficientes comunicaciones ferroviarias españolas.



■ Pantano del Chorro.
Foto: M^a del Carmen Heredia.

mer Organismo de cuenca del mundo. Estos organismos fueron una auténtica innovación pues se diseñaron autónomos y representativos de toda la cuenca de un río con la finalidad de administrar los recursos hídricos, aprovechándolos al máximo. La importancia de la fórmula confederativa descansa en dos pilares fundamentales: se consagra la unidad de cuenca y se adopta, para el desarrollo hidráulico y la gestión del agua, una estructura administrativa de base democrática y de funcionamiento participativo, que, en sus objetivos finales (no alcanzados por razones políticas), introducía una profunda descentralización y un alto grado de autonomía (incluso financiera).

El modelo ideado por Lorenzo Pardo fue motivo de inspiración para algunas experiencias foráneas posteriores, como fue la de la TVA (Tennessee Valley Authority) en los años 30 en Estados Unidos, o la

CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA

La política del Conde de Guadalhorce abarcó otros muchos campos. Puso gran interés en temas como la minería, impulsando el conocimiento y exploración de nuestros recursos minerales a través del Instituto Geológico y Minero, que recibió durante su mandato nuevas directrices y mayores dotaciones económicas para hacer frente al nuevo reto. Su primer acto oficial como ministro de Fomento fue inaugurar los laboratorios de la Escuela de Ingenieros de Minas, escuela que, a partir de 1925 recibió un notable impulso.

Su gran preocupación por la conservación de la naturaleza quedó patente en la política forestal. Tuvo una visión medioambiental avanzada y moderna, en la que se valoraban no sólo la protección de la flora y la fauna, sino el conjunto de recursos naturales: agua, suelo, subsuelo y atmósfera. En estos años se acometió una importante repoblación forestal unida a la restauración hidrológica de las cuencas de los principales ríos, impulsándose también la organización administrativa a través de las figuras de protección: parques nacionales, sitios de interés nacional y monumentos naturales.

Al proclamarse la II República, Rafael Benjumea abandonó España, y gran parte de su obra quedó interrumpida. Finalmente se estableció en Argentina, siendo uno de los promotores del ferrocarril metropolitano de Buenos Aires. Tras la Guerra Civil, regresó a España donde ocupó diversos cargos; en 1947 fue nombrado presidente de la RENFE, puesto que ocupó hasta su muerte, acaecida en 1952, a la edad de 76 años. ■