

LOS DOMINGOS DE ABC
6. ABRIL 1969

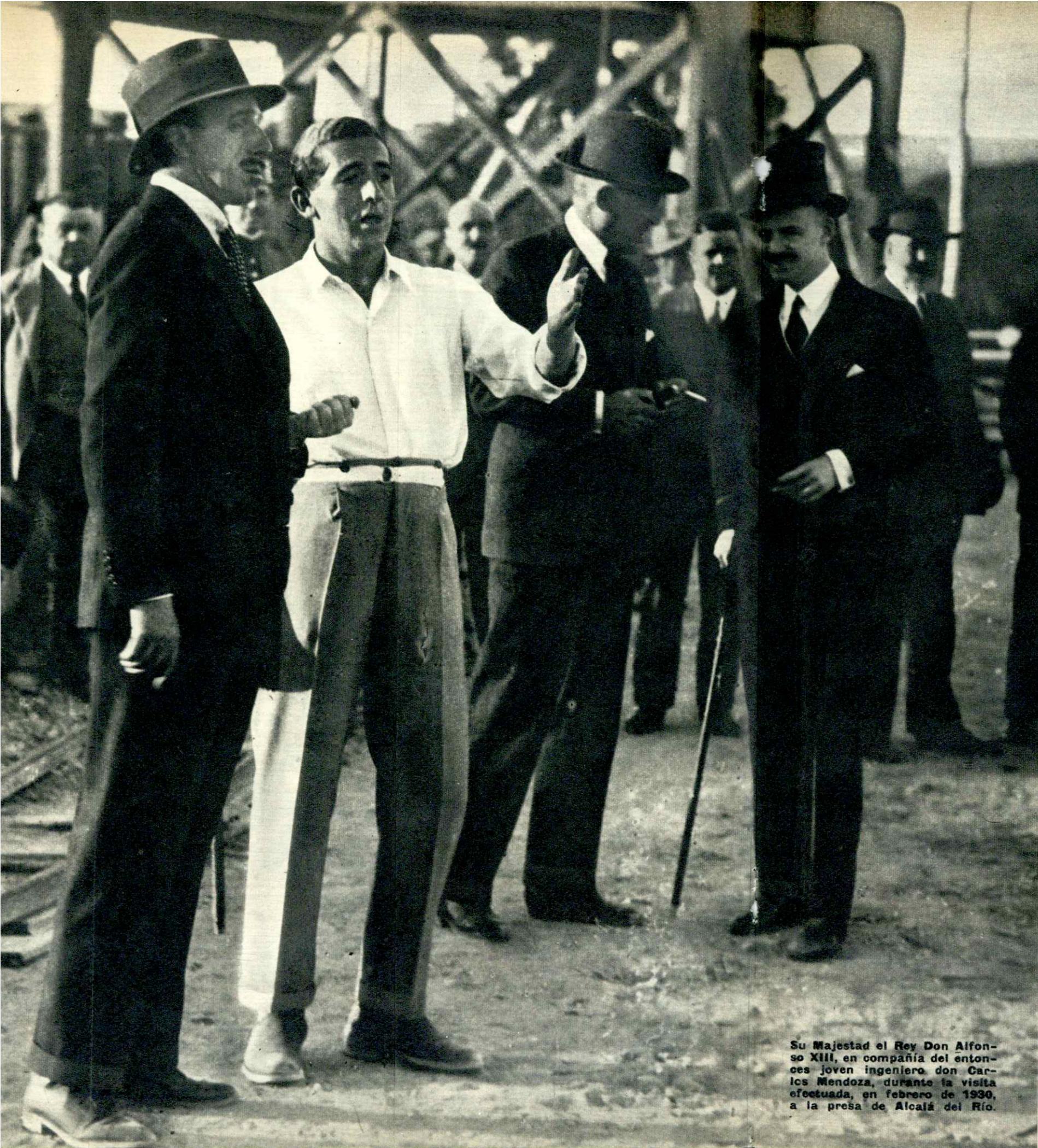
24 HORAS
DE

**DON
CARLOS
MENDOZA**



Por Marino GOMEZ-SANTOS

Plasabe



Su Majestad el Rey Don Alfonso XIII, en compañía del entonces joven ingeniero don Carlos Mendoza, durante la visita efectuada, en febrero de 1930, a la presa de Alcalá del Río.

LA ELECTRICIDAD NO ES UNACOSA MISTERIOSA, SINO UNA DE LAS INDUSTRIAS MEJOR UTILIZADAS POR LA TECNICA

Las tarifas eléctricas que rigen en España son sensiblemente más baratas que las de los países del Mercado Común. No son suficientes para cubrir los costos

«EL «METRO» DE MADRID SE HA PROYECTADO Y CONSTRUIDO CON UN SENTIDO UTILITARIO, PARA QUE SUS TARIFAS PUEDAN SER MUY REDUCIDAS.»

SABADO por la tarde. El ilustre ingeniero de caminos don Carlos Mendoza Gimeno aprovecha también este paréntesis del fin de semana para repasar en su casa asuntos que requieren una especial atención. Así, pues, le hallamos trabajando ante una mesa donde hay estadísticas, planos, gráficos que se refieren a la distribución de la producción y consumo de energía eléctrica, y carpetas con papeles que tratan de problemas actuales del Metro de Madrid.

La vida profesional y humana de don Carlos Mendoza es la consecuencia y continuidad de la de aquel otro Mendoza que fué su padre, de cuya personalidad acusadísima tiene noción cualquier español medio que haya vivido en los años treinta.

El pintor Elías Echevarría pintó el retrato de don Carlos Mendoza, que ahora preside el salón principal de la residencia de su hijo y ante el cual Basabe le toma unas fotografías.

EL PATRIARCA DON CARLOS MENDOZA

Fue un católico ferviente que sirvió a Dios sirviendo a España con toda su alma. Estimuló a sus ocho hijos y de los cuatro varones tres son ingenieros de caminos y uno arquitecto. Porque no tenía apetencia de dinero compartía el suyo con los necesitados. Murió como un patriarca que ha cumplido con todos sus deberes.

Había terminado la carrera de ingeniero de caminos en 1895, consciente de lo que un ingeniero podía hacer por levantar una España arruinada y dividida. Vió con claridad que en nuestra Patria se abría un porvenir brillante a la industria hidroeléctrica. Cuando terminó la carrera, su inquietud por aplicar al campo de la hidráulica y la electricidad sus conocimientos de ingeniería le llevó a constituir, con su compañero Alfredo Moreno, una oficina técnica en el año 1898, que se ofrecía "para estudiar el aprovechamiento de aguas de manantiales o de ríos para abastecer las poblaciones y para el riego, y si las circunstancias lo permiten, en la obtención de energía eléctrica para fuerza motriz o de alumbrado", según rezaba uno de los párrafos de la circular que enviaron a todas las corporaciones locales.

Mendoza y Moreno fueron los precursores de las oficinas de "Ingenieros Consultores" que hoy tanto se prodigan y son tan necesarias.

El marqués de Santillana les propuso que se encargaran de proyectar y construir por administración un aprovechamiento hidroeléctrico en el río Manzanares, cuya concesión tenía. Don Carlos asoció entonces, a la Sociedad Mendoza y Moreno a

otro ingeniero de más edad y experiencia, que fue don Antonio González Echarte, que había adquirido en el extranjero conocimientos especiales de electricidad. El buen éxito de esta colaboración les llevó a fundar la Sociedad "Mengemor", anagrama de los tres apellidos.

Desde esta primera realización en el campo a que le llevó su deseo de aprovechar las aguas que discurrían por nuestros ríos, para someterlas al servicio del hombre y crear riqueza, toda la vida profesional de don Carlos Mendoza se desarrolla bajo el mismo signo. En Andalucía desarrolló "Mengemor" sus actividades y allí constituyó en el Guadalimar los saltos del Vado de Ollas, Valtodano y Escudero que proporcionaban energía eléctrica a la región de Jaén.

Siguió "Mengemor" construyendo saltos en el Guadalquivir para servir electricidad en otras provincias andaluzas. El obstáculo que supone una presa en un río de las características del Guadalquivir, lo resolvió Mendoza construyendo una presa de compuertas análogas a las instaladas en el Rhin. Su Majestad el Rey Don Alfonso XIII inauguró la primera central de compuertas que se construyó en el río Guadalquivir cerca de Mengibar.

En el año 1919, hace cincuenta años, presentó Mendoza un proyecto de canalización y aprovechamiento de energía del río Guadalquivir, en el tramo comprendido entre Sevilla y Córdoba, que después de larga y difícil tramitación—porque el proyecto era demasiado ambicioso para la miopía de muchos políticos—, se dio la concesión por el conde de Guadalhorce, que era otro ingeniero que tenía talento y grandeza de alma para afrontar todo lo que fuera bueno para España. Pero el advenimiento de la República paralizó estas obras.

Siendo ministro de Obras Públicas el general Ladreda, se construyó en Cantillana la segunda presa de este proyecto, y hoy se estudian posibles soluciones para continuarlo.

La imaginación de don Carlos Mendoza, movida por su patriotismo e inteligencia, le hizo ver que unas compañías aisladas produciendo y distribuyendo energía eléctrica en pequeñas zonas geográficas, no servían las exigencias de la economía nacional y las garantías del servicio, e hizo todo lo que pudo para lograr la integración por zonas de las empresas que se complementaban.

Pero no fue sólo el campo eléctrico objeto de sus actividades; su inquietud por aportar todo lo que pudiera suponer un progreso para España, le llevó a tomar la decisión de construir el Metro de Madrid con Otamendi y González Echarte. Entonces supieron inspirar suficientemente confianza para que el Banco de Vizcaya asegurara la suscripción de la mitad del capital necesario para la cons- /continúa

trucción de la primera línea Sol-Cuatro Caminos, si Madrid suscribía la otra mitad. El Rey Don Alfonso XIII suscribió un millón de pesetas, de su peculio particular, siguiendo su ejemplo muchos madrileños y lográndose con ello que el Metro de Madrid fuera una realidad el 17 de octubre de 1919.

Dos importantes proyectos dan significación a la actuación de don Carlos Mendoza como ingeniero de caminos: el de canalización del Manzanares y el del paso del Estrecho de Gibraltar. En el año 1908 el ministro de Fomento abrió un concurso público de proyectos para estudiar la mejora del río Manzanares, pero el Jurado declaró desierto el concurso.

En el año 1942, después del calvario pasado en Madrid durante la guerra, don Carlos Mendoza moderniza el proyecto que había hecho en 1908 y se lo regala al Estado para que éste, sin que la obra resulte onerosa, pueda, con la urbanización de las márgenes y la venta de terrenos, realizar la canalización. El ministro de Obras Públicas, don Alfonso Peña Boeuf, acoge y patrocina la idea; el Jefe de Estado la conoce y ampara, y el 5 de febrero de 1943 se promulga una Ley creando el Consejo de Administración de la Canalización del Manzanares que ha realizado las obras que hoy podemos contemplar.

Inquietaba a don Carlos Mendoza, como a muchos españoles, la separación que el Estrecho de Gibraltar establecía entre los dos continentes; había que buscar una solución para que el ferrocarril y otros vehículos cruzaran el Estrecho. Existía un proyecto de puente y otro de túnel submarino. Don Carlos Mendoza, en una memorable conferencia que pronunció en 1919, presentó otra solución, consistente en un enorme tubo de hormigón armado sumergido a 20 ó 30 metros, y suspendido de grandes boyas flotantes, convenientemente espaciadas y ancladas.

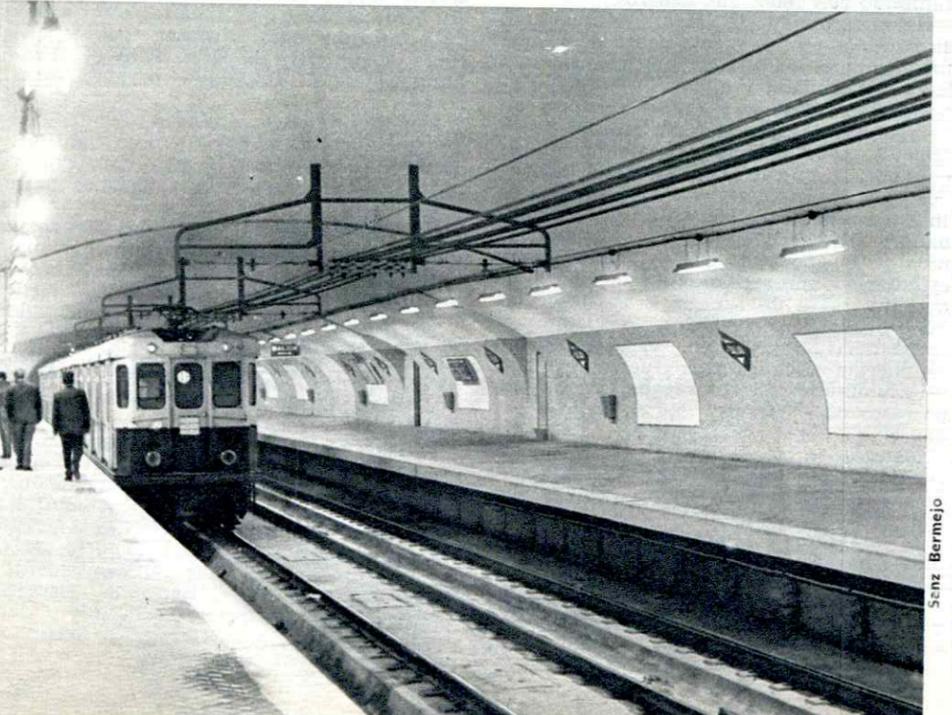


año 1928. Pertenece a una promoción de ingenieros que estudiaban y obtenían el título en la época de la Dictadura de Primo de Rivera, cuando las obras públicas tenían un enorme desarrollo bajo la dirección del conde de Guadalhorce.

DE LA DICTADURA A LA REPUBLICA

Nació don Carlos Mendoza Gimeno en Madrid, en 1905 y terminó la carrera en el

El "Metro" es la gran solución para el problema del tráfico en Madrid. Es necesario ampliarlo y mejorarlo hasta que alcance los niveles de París y Londres.



—Cuando terminé la carrera comenzaba la construcción de la presa de Alcalá del Río, primera del proyecto de Canalización del Guadalquivir de Sevilla a Córdoba, y donde comencé a trabajar al pie de obra, como ayudante de un ingeniero, de experiencia, del que aprendí mucho. Un día del mes de mayo de 1929, Su Majestad el Rey Don Alfonso XIII, sin previo aviso, visitó las obras. Yo estaba en mangas de camisa, y así quiso que le acompañara. La terminación de la obra coincidió con la precipitada proclamación de la República, que hizo imposible la relación normal con los trabajadores en los primeros meses, y también hizo imposible la finalización de las siguientes instalaciones, como yo entré en la sección de obras y era el último que había ingresado, fui el primero en salir y me encontré sin trabajo.

Le gustaba construir, porque construir es crear, crear es un arte, y su padre le había enseñado a sentir la belleza que existe en el perfil de una presa o en la silueta de una central eléctrica.

—Yo quería trabajar en otras, pero no encontraba dónde. En Agromán buscaban un ingeniero para jefe de personal. No dudé un momento, y un amigo que pertenecía a la empresa me llevó a ver a don José María Aguirre, a su despacho, el cual me dijo que habiendo tomado un tono muy agudo los problemas sociales, estimaba conveniente que el puesto de jefe de personal de Agromán lo desempeñara un ingeniero en vez de un abogado, porque la psicología y la preparación del ingeniero estaría más cerca de la del obrero. Sobre la marcha le dije que sí, porque me complacía trabajar al lado de don José María Aguirre, que a todas las edades ha sido, y espero seguirá siendo por muchos años, un hombre excepcional.

Así encontró trabajo don Carlos Mendoza, y así comenzó otra época de su vida, en que desde su categoría de jefe de personal llegó a subdirector general, cargo que dejó con gran sentimiento porque los compañeros y amigos de su padre consideraron que podía ocupar los puestos que él desempeñaba en las sociedades y que debía dejar para dar paso a gente más joven.

SOBRE LA ELECTRICIDAD

Nos referimos a la exposición "Así es la electricidad" que organizada por UNESA ha tenido tanto éxito en Madrid, y que recorrerá las principales capitales españolas. Don Carlos Mendoza nos dice que su objeto es esencialmente didáctico, logrado con imágenes, voz y sonido.

—Las empresas eléctricas—añade—nos creíamos obligadas a dar a conocer lo que es la electricidad, los esfuerzos técnicos y económicos que supone su producción, transporte y distribución, lo que significa para el hombre en sus aplicaciones, porque el usuario de la electricidad, acostumbrado a tenerla a su disposición en cualquier hora del día y de la noche, sin necesidad de almacenarla, ni esperar que se le sirva, se olvida muchas veces de lo que vale y de lo que cuesta. Están contentos con el servicio eléctrico, pero lo consideran como un bien "natural", rodeado de muchos aspectos misteriosos.

—¿Podríamos decir quizá que como una cosa milagrosa?

Don Carlos Mendoza acompaña a Su Excelencia el Jefe del Estado durante la inauguración de las instalaciones de la central térmica "Cristóbal Colón", de Huelva, en abril de 1967.

Hablamos de la electricidad y de sus interesantes características.

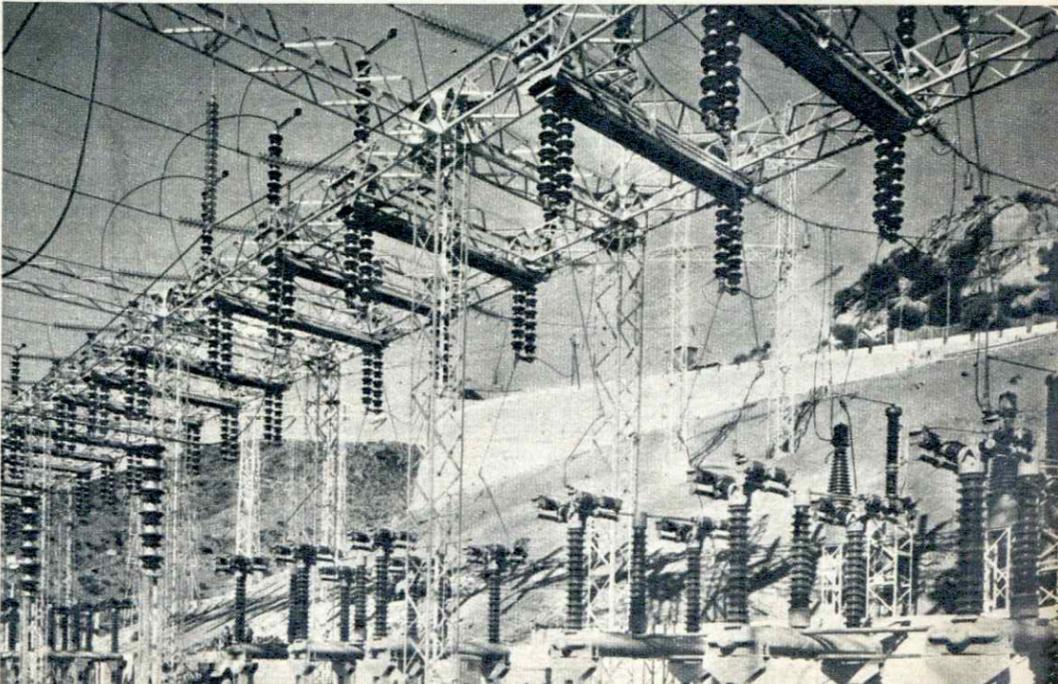
—Se produce en el mismo instante en que el abonado la requiere dando a su interruptor y en la cantidad justa que precise. Para ello las sociedades eléctricas tienen que tener centrales disponibles y líneas de transporte y distribución suficientes para dar la energía que los abonados utilizan a cualquier hora, en cualquier cantidad dentro de la contratada y en cualquier punto de la red eléctrica nacional.

Esto da lugar a diferencias notables de consumo, porque a las primeras horas de la noche, llamadas "horas punta" el consumo de electricidad alcanza el máximo, pero esta punta dura sólo dos horas, y en la madrugada se utiliza poco la electricidad y el consumo disminuye al mínimo. Obliga esto a tener instalaciones de producción, transporte y distribución, que son utilizadas por muy pocas horas del día, porque no es posible almacenar la electricidad como otros productos de consumo normal que se pueden fabricar durante todo el año e ir guardándolos, para servirlos en las épocas de gran demanda.

Don Carlos Mendoza se refiere a las empresas eléctricas y nos dice que tienen invertido mucho capital en unas instalaciones que se utilizan muy pocas horas para producir y servir a domicilio la energía que se consume en las "horas punta" de máximo consumo.

—Creo que todo esto, así como otros aspectos—añade—tenemos la obligación de darlo a conocer a los usuarios de la electricidad, porque ésta no es un bien "natural", ni una cosa misteriosa, sino una de las industrias que mejor utiliza la técnica y que hace grandes inversiones todos los años. En 1967, el aumento de consumo fue del 11,3 por 100, que supone 4.017 millones kilovatios-hora, y las compañías para servirlo invirtieron 32.000 millones de pesetas en nuevas instalaciones. /continúa

Las tarifas eléctricas son insuficientes para cubrir los costos. Es ésta una cuestión de fondo que habrá necesariamente que abordar.



Preguntamos a don Carlos Mendoza que si las tarifas de electricidad son todavía baratas.

—Las tarifas en España son sensiblemente más baratas que las que rigen en los países del Mercado Común, pero el concepto de caro o barato es relativo, y por ello hubiera preferido que me preguntase si las tarifas actuales pagan el coste de la electricidad, porque dando por supuesto que en su pregunta va implícita esta otra, mi contestación es categórica. Las tarifas actuales no pagan lo que cuesta producir, transportar y distribuir la electricidad, y como demostración de mi afirmación le aportaré una prueba evidente.

Dice nuestro entrevistado que en el año 1952, después de sufrir España graves restricciones porque las inversiones en la industria eléctrica no eran rentables, se establecieron las Tarifas Tope Unificadas, que pretendían dos objetivos: que la tarifa fuera igual en toda España, y que las inversiones de nuevas construcciones eléctricas fueran justamente rentables, sin aumentar la rentabilidad de las antiguas. Ambos objetos se han conseguido.

—Para hacer rentables las nuevas construcciones se dividió la tarifa en dos términos, el A y el r, cuya suma paga el usuario. La compañía eléctrica separa de la recaudación el importe del término A y con él tiene que hacer frente a los gastos de explotación y financieros de las instalaciones que estaban en servicio antes de 1952, y la recaudación del término r la ingresa en una Caja Nacional llamada OFILE. Esta Caja, con las normas fijadas por el Ministerio de Industria, ingresa unas cantidades llamadas "Primas de Nuevas Construcciones", solamente a las empresas que han construido nuevas centrales y líneas de transporte a partir de 1952. Estas cantidades constituyen un ingreso complementario, que les permite hacer frente a la rentabilidad necesaria de las inversiones crecientes para construir nuevas instalaciones de producción y transporte. Esto no es una subvención; es una forma de mantener congelado el rendimiento económico de las antiguas instalaciones y proporcionar los ingresos suficientes para hacer posible la financiación de las nuevas.

En resumen: las tarifas no son hoy suficientes para pagar el coste de la electricidad, pues según los datos que nos facilita nuestro entrevistado, OFILE debe al Banco de España 10.000 millones de pesetas de un crédito que acordó concederle el Gobierno para pagar sus deudas con las empresas, y este fin de año seguía debiendo los 10.000 millones que deberá pagar al Banco, y 5.500 millones más que debe a las empresas.

—Estas deudas crecientes de OFILE, son una demostración de que las tarifas no pagan el coste de la energía, y si pronto no se suben, el déficit irá aumentando hasta poder producir una crisis grave en el desarrollo de la industria eléctrica.

U. N. E. S. A.

Don Carlos Mendoza, como presidente de UNESA, habla de esta empresa.

—Es una asociación de todas las sociedades eléctricas productoras, bajo la forma jurídica de sociedad anónima, sin ningún fin mercantil y sin carácter representativo desde el punto de vista empresarial, pues todas las sociedades que la integran pertenecen al Sindicato de Agua, Gas y Electricidad con ese fin.

Esta asociación se creó con la aprobación oficial del Ministerio de Industria, para servir los intereses generales siguiendo normas de la Dirección General de Energía, encaminadas a lograr su mejor

utilización para la seguridad del servicio y la economía del conjunto bajo el punto de vista nacional.

—El repartidor de cargas de UNESA está en directa relación con la Dirección de la Energía para cumplir sus normas. También le diré a usted que en una oficina especializada de UNESA se hacen los estudios para programar la construcción de nuevas centrales y grandes líneas de interconexión, para servir los aumentos de consumo eléctrico previstos en el Plan de Desarrollo en la forma más segura y económica y como si una sola entidad tuviera la responsabilidad del suministro nacional. Esta situación conjunta se realiza manteniendo cada empresa su total independencia de gestión y de administración.

Este estudio constituye la propuesta inicial para que la Dirección de la Energía eleve al Ministro de Industria su proyecto de un Plan Eléctrico Nacional.

—El sistema español tiene las ventajas que ofrece una única entidad nacional, regulada por el Ministerio de Industria y la indiscutible eficacia de la industria privada.

Al abordar el tema del Metro, don Carlos Mendoza, como presidente de la Compañía Metropolitana de Madrid nos dice que los planes de expansión los aprueba el Gobierno a propuesta del ministro de Obras Públicas y se estudian entre los servicios de la Dirección de Transportes Terrestres y los del Metro.

EL METRO Y SUS PLANES DE EXPANSION

—Hasta el año 1939 la Compañía del Metro podía poner libremente las tarifas, porque la concesión se solicitó y concedió como ferrocarril secundario, con tarifas libres, aunque también podía solicitarse con subvención e intervención en las tarifas.

El Metro prefirió la primera modalidad, y hasta el año 1939 se ha respetado, pero el año 1940 el Gobierno se vio obligado a intervenir en los precios de artículos de primera necesidad y en las tarifas de servicios públicos. Entonces el Metro se encontró con que no podía fijar las tarifas adecuadas para dar un razonable interés al dinero que necesitaba invertir para la construcción de nueve líneas, y tuvo que reducir sus proyectos.

—En el año 1955 se dicta una Ley en la que el Estado toma a su cargo la construcción del túnel y luego otorga la concesión para explotarlo como Metro, siendo por cuenta del concesionario todo lo necesario para dar el servicio: vías, sistemas de suministro eléctrico, material móvil, señalización, teléfono, etc. Hasta el año 1955 el Metro había construido 30 kilómetros de líneas y desde esta fecha perdió la iniciativa para el futuro, aunque no es menos cierto que los servicios del Ministerio encargado de hacer los proyectos de líneas, han estado en estrecha relación con los del Metro.

Los proyectos que el Gobierno tiene aprobados para un futuro próximo e inmediato, los dio a conocer el ministro de Obras Públicas y comprenden la construcción de 55 kilómetros, en 15 nuevas líneas y la ampliación de una de las actuales. Se han iniciado y se están construyendo cinco kilómetros.

—¿Por qué el Metro de Madrid no acaba de acondicionarse para que, al igual que en París, sea utilizado por todas las clases sociales?

Yo creo que si ciertas clases sociales no utilizan el Metro en la misma proporción que los extranjeros, no es culpa del Metro; son muchos y complejos factores que a mi juicio contribuyen a ello. Es cierto

que el Metro de Madrid se ha proyectado y construido con un sentido utilitario, para que sus tarifas puedan ser muy reducidas. El Metro cuida preferentemente la seguridad y regularidad del servicio, y para ello no regatea nada. Seguramente el usuario ignora que en los últimos cinco años se ha gastado en renovar las vías, modernizar el sistema de seguridad y comunicaciones, así como en nuevo material móvil, 600 millones de pesetas. Yo comprendo que el Metro de Madrid, como todos del mundo, a las horas llamadas "punta" que coinciden con la entrada del trabajo y el regreso a los domicilios, está saturado y el viajero que no tiene costumbre de viajar a esas horas le es difícil adquirirlo, pero también es cierto que el resto del día el viaje se hace bien y puede ser utilizado perfectamente por muchos que habitualmente no lo usan.

GESTION EN LA R. E. N. F. E.

Recién promulgado en julio de 1962 el Estatuto de Autonomía que estructurala R. E. N. F. E. como una empresa privada, don Carlos Mendoza fue designado presidente por el Gobierno.

—¿Cuáles eran los objetivos fundamentales señalados en R. E. N. F. E. en esa nueva etapa?

—Dos: la supresión del déficit creciente, la estabilidad económica, y la mejora del transporte ferroviario, porque el Plan de Desarrollo, entonces en estudio, exigía unos transportes seguros y rápidos.

—¿Cómo se desarrolló su gestión como presidente de R. E. N. F. E.?

—Estudiamos un Plan de Modernización que fue aprobado por las Cortes españolas para conseguir en diez años la autosuficiencia económica de R. E. N. F. E. y la modernización de sus servicios, poniéndolos al nivel de los ferrocarriles europeos con una inversión de 60.000 millones que se aportaba por la Hacienda Pública y consignaciones anuales fijadas en el Plan y con los préstamos del Banco Mundial que se esperaban llegaría a 200 millones de dólares, pues el Banco Mundial estaba interesado en ayudar a las realizaciones del Plan de Modernización de los ferrocarriles españoles, que mereció su aprobación, poniendo como ejemplo a los Gobiernos americanos que pedían su ayuda para mejorar sus ferrocarriles.

Dice, asimismo, don Carlos Mendoza, que con la ayuda del Gobierno, con un Consejo de Administración integrado por personas que destacaban por sus méritos en la vida empresarial, con un equipo de directores y personal técnico competentísimo con la colaboración de todo el personal ferroviario, sólo faltaba levantar su espíritu caído y desmoralizarlo por el abandono en que estuvieron durante muchos años.

—Nada hubiéramos hecho si no se cambiaba el espíritu de los hombres que tenían que ser protagonistas de la transformación de R. E. N. F. E. y por ello mi principal labor como presidente fue la de crear un espíritu de empresa con conciencia de responsabilidad colectiva, una confianza en el éxito y una fe en el porvenir del ferrocarril. Con este nuevo espíritu fue todo más fácil, y si ese espíritu prevalece, los hombres que continúan la empresa que iniciamos, conseguirán que los españoles puedan estar orgullosos de su servicio ferroviario.

Esta conservación con don Carlos Mendoza no es una labor exhaustiva del período, sino, por el contrario, una síntesis de las muchas cosas que en ella se han tratado.

Marino GOMEZ-SANTOS

Don Carlos Mendoza, una de las figuras de más relieve en la economía española, ha abordado en la entrevista mantenida con nuestro colaborador M. Gómez-Santos cuestiones de fondo con un extraordinario sentido de la ponderación y el equilibrio.

