

El puente de Talavera de la Reina que, ...no lleva a ninguna parte

written by Carlos Aurelio Caldito Aunion | 28/01/2022

- El Puente de Castilla-La Mancha (ese es su nombre «oficial») en Talavera de la Reina, costó casi 75 millones de euros
- Tuvo un sobrecoste del 28% y desde que se terminó, hace una década, apenas tiene tráfico
- Se hizo el puente, pero nunca se construyó la vía de circunvalación de la ciudad, con la cual se suponía que debía conectar el viaducto...

Después de diez años, DIEZ, La Junta de Castilla-La Mancha aprobó, el día 29 de octubre de 2021, las expropiaciones necesarias para construir un vial de 1,5 km a razón de un millón de euros por kilómetro para dar continuidad al Puente de Talavera de la Reina, sobre el Río Tajo. El proyecto de construcción de la continuación de la circunvalación sur cuenta con un presupuesto de licitación de cerca de 1,5 millones de euros.

Cuando la Administración socialista de Castilla-La Mancha, presidida por José María Barreda (sucesor de José Bono) pretendió imitar a los californianos y construir su “Golden Gate” en Talavera de la Reina. El Golden Gate (Puerta Dorada en español) es un estrecho situado en la California Occidental, que separa la bahía de San Francisco, del Océano Pacífico. Tiene 7,9 km de largo. Técnicamente, la puerta está definida por los farallones de la península de San Francisco y la península de Marín, mientras que el «estrecho» es el agua que fluye en el medio.

El famoso puente de Golden Gate, con un ancho de 28 m y 2,7 km

de longitud, desde 1937 cruza el estrecho para unir San Francisco, al sur, con el condado de Marin, al norte.

El gobierno socialista de Castilla-la Mancha fue un poco más modesto en sus pretensiones... pero, una vez inaugurado el puente se dieron cuenta de que todo había sido un calentón priápico (priapismo: erección continua y dolorosa del miembro viril, sin apetito venéreo).

Los gobernantes de la Taifa de Castilla-la Mancha se acabaron percatando, pues al parecer les había pasado desapercibido, de que al otro lado del puente sólo había una vía pecuaria y poco más, y de que apenas había tránsito de vehículos. Y además, para más INRI, también se dieron cuenta de que no estaba hecha la carretera de circunvalación con la que supuestamente tendría que conectarse el viaducto...

Ocurrencias como ésta tienen un precio. En este caso: un gasto de 73.469.918,76 euros de dinero público, o sea, de dinero de los contribuyentes.

Al parecer, también, los previsores gobernantes socialistas de Castilla-la Mancha tuvieron otro lapsus: no pensaron en que la conservación y en el mantenimiento del "puente priápico a ninguna parte" también cuesta dinero, el ingenioso invento es tan caro que el municipio de Talavera de la Reina no se lo puede permitir. El Puente de Castilla-La Mancha -ése es su nombre oficial- no sólo es el segundo puente atirantado más alto de Europa, sino que es el más alto de España, el más inaudito, el más hiperbólico, como si hubiera salido de la mente de un escritor de ciencia ficción. El puente atirantado, se sostiene mediante un pilono central de 192 metros de altura. Del pilono salen en total 152 cables de los que el más largo mide 400 m y todos en total suman 33 km, habiendo batido récords en España. Es el puente con el vano volado sin apoyo con más luz de todo el territorio español, 318 metros en total.

Debido a su altura, para su construcción se necesitó usar la grúa más alta de España.

Su coste final fue cercano a los 74 millones de euros. En su construcción se emplearon 72 000 m³ de hormigón y 10.000 toneladas de acero.

Cuando se iba a abrir al público, se soltó una tiranta, pegó un trallazo y rompió unas farolas. Si será la cosa desproporcionada que durante los cuatro años de construcción del «monstruo» había jornadas en las que a los obreros que estaban trabajando arriba les nevaba y a los que estaban faenando abajo les llovía... los sobrecostes alcanzaron un 28%, dicen los datos oficiales de la Dirección General de Carreteras de Castilla-La Mancha.

Y... he aquí la enorme utilidad del ingenioso invento, homenaje al “dios grecorromano Príapo”: como mucho pasa un vehículo cada minuto, hacia ninguna parte. Claro que algunos se consuelan pensando que hay lugares de España que poseen aeropuertos... en los que no aterrizan aviones.

Según parece, los mandatarios de la Taifa de Castilla-la Mancha tampoco pensaron que con los 74 millones que costó el homenaje al dios Príapo habría habido suficiente para el mantenimiento integral de la ciudad durante muchos años, o para hacer suelo industrial que generara riqueza... u otras muchas más cosas...

Inevitablemente me viene a la memoria el libro “La economía en una lección” de Henry Hazlitt, en él autor afirma que no existe en el mundo actual creencia más arraigada y contagiosa que la provocada por las inversiones estatales. Surge por doquier, como la panacea de nuestras congojas económicas. ¿Se halla parcialmente estancada la industria privada? Todo puede normalizarse mediante la inversión estatal. ¿Existe paro? Sin duda alguna, ha sido provocado por el «insuficiente poder adquisitivo de los particulares». El remedio es fácil. Basta

que el Gobierno gaste lo necesario para superar la «deficiencia».

Nuestros sabios gobernantes suelen olvidar que todo lo que obtenemos, aparte de los dones gratuitos con que nos obsequia la naturaleza, ha de ser pagado de una u otra manera. Sin embargo, el mundo está lleno de seudoeconomistas cargados de proyectos para conseguir algo por nada. Aseguran que el Gobierno puede gastar y gastar sin acudir a la imposición fiscal; que puede acumular deudas que jamás saldrá puesto que «nos las debemos a nosotros..

Tan magníficos y plácidos sueños conducen siempre a la bancarrota nacional o a una desenfrenada inflación, y por supuesto, aplazar el vencimiento de la deuda sólo sirve para agravar el problema, y más todavía: la propia inflación no es más que una manera particularmente viciosa de tributar.

Aunque sea de Perogrullo, es imprescindible recordar que cada euro que el Gobierno gasta (sea local, provincial, regional o nacional) procede inexcusablemente de un euro obtenido a través del impuesto. Cuando consideramos la cuestión de esta manera, los supuestos milagros de las inversiones estatales aparecen a una luz muy distinta. Una cierta cantidad de gasto público es indispensable para cumplir las funciones esenciales del Gobierno. Cierta número de obras públicas –calles, carreteras, puentes y túneles, arsenales y astilleros, edificios para los cuerpos legislativos, la policía y los bomberos– son necesarias para atender los servicios públicos indispensables. Evidentemente no es mi intención cuestionar tales obras públicas, mi intención es otra: hablar de las obras públicas que se emprenden con la intención –dicen sus promotores– para proporcionar trabajo, crear empleo. Cuando el facilitar empleo se convierte en finalidad, para los gobernantes la necesidad pasa a ser una cuestión secundaria.

Por ejemplo, retomando el puente de Talavera de la Reina, los burócratas no pensaron en si había o no necesidad de construir

un puente, sino en dónde podían construir un puente, fuera o no útil y necesario, y por supuesto, si alguien osa criticar la construcción se le colgará de inmediato el sambenito de obstruccionista, contrario al progreso y reaccionario, o epítetos por el estilo.

Uno de los socorridos pretextos a los que los burócratas y sus jefes, oligarcas y caciques suelen recurrir es a que la construcción del puente facilitará, pongo por caso, 500 jornales diarios (pongan ustedes la cifra que más les plazca) durante cada año que dure la construcción del puente, dándose a entender que tales jornales no hubiesen de otro modo existido.

Es cierto que un grupo determinado de obreros será contratado, encontrará empleo. Pero no se puede olvidar que la obra ha de ser costeada con dinero recaudado mediante los impuestos. Por cada euro gastado en el puente habrá un euro menos en el bolsillo de los contribuyentes. Si el puente, como el del que venimos ocupándonos cuesta 74 millones de euros, los contribuyentes habrán de abonar 74 millones de euros y se tendrán que privar de un dinero que de otro modo hubiesen empleado en las cosas que más necesitaban.

En su consecuencia, por cada jornal público creado con motivo de la construcción del puente, un jornal privado ha sido destruido en otra parte. Podemos ver a los hombres ocupados en la construcción del puente podemos observarles en el trabajo. El argumento del empleo usado por los inversores oficiales resulta así tangible y sin duda convencerá a la mayoría. Ahora bien, existen otras cosas que no vemos porque desgraciadamente se ha impedido que lleguen a existir. Son las realizaciones malogradas como consecuencia de los 74 millones de euros arrebatados a los contribuyentes. En el mejor de los casos, el proyecto de puente habrá provocado una desviación de actividades. Más constructores de puentes y menos trabajadores en la industria del automóvil, obreros textiles o actividades agrícolas, o ganaderas, o en la hostelería y el comercio...

Bien, pasemos a cuando el puente está terminado, inaugurado (cuestión fundamental para los gobernantes) y abierto al tránsito de vehículos. Supongamos que se trata de un fastuoso puente y no de una obra antiestética, un homenaje al dios Priapo, surgido merced al poder mágico de los inversores de la Taifa regional. ¿Qué habría sido de él si obstruccionistas y reaccionarios se hubiesen salido con la suya? No habría existido tal puente y los gerifaltes locales y regionales hubieran dicho que la taifa el país hubiera seguido siendo un lugar atrasado, pobre...

Los jefes siempre disponen de la dialéctica más eficaz para convencer a quienes no ven más allá del alcance de sus ojos, y los convencerán de que el puente, aunque no conduzca a ninguna parte era una idea magnífica... y lo harán a la manera de un ilusionista para evitar que los contribuyentes cierren los ojos ante las posibilidades que se han malogrado con ese gasto innecesario. Harán todo lo que esté a su alcance para que no contemplen, no imaginen las casas que no se construyeron, los automóviles y electrodomésticos que no se fabricaron, las prendas de vestir que no se confeccionaron e incluso quizá los productos del campo que ni se vendieron ni llegaron a ser sembrados.

Para ver tales cosas increadas se requiere un tipo de imaginación que pocas personas poseen. Acaso podamos pensar una vez en tales objetos inexistentes, pero no cabe tenerlos siempre presentes, como ocurre con el puente que a diario cruzamos. Lo ocurrido ha sido, sencillamente, que se ha creado una cosa a expensas de otras.

Permítanme, siguiendo las ideas que Henry Hazlitt expone en su libro "La economía en una lección" que haga una última reflexión: Si los impuestos obtenidos de los ciudadanos y empresas son invertidos en un lugar geográfico concreto, ¿qué tiene de sorprendente ni de milagroso que dicho lugar disfrute una mayor riqueza en comparación con el resto del país? No es lícito olvidar en tal supuesto que otras regiones serán por

ello relativamente más pobres. De tal suerte que lo que el capital privado no era capaz de construir lo ha sido, de hecho, por el capital privado; por aquel capital extraído mediante la recaudación fiscal, o si se ha conseguido mediante préstamos, habrá de ser finalmente amortizado con cargo a nuevos impuestos que también en su día soportará el contribuyente.

Son multitud los descabellados proyectos que constantemente promueven los gobernantes persiguiendo como principal finalidad, teniendo como noble objetivo «proporcionar empleos» y «dar trabajo», aunque la utilidad práctica del proyecto sea algo más que dudosa.

Por otro lado, cuanto más esperpéntica, disparatada y ruinosa sea la obra pública, más elevado será el coste de la mano de obra invertido, mejor cumplirá el propósito de proporcionar mayor empleo. En tales circunstancias, es poco probable que los proyectos madurados por los burócratas proporcionen la misma suma de riqueza y el mismo bienestar por euro gastado que los que proporcionarían los propios contribuyentes si, en lugar de verse robados y obligados a entregar parte de sus ingresos al Estado, los invirtieran conforme a sus deseos y en lo que a ellos les pareciera más interesante.

Pero, siempre habrá alguien que nos consuele diciendo aquello de que “hay lugares de España que poseen aeropuertos... en los que no aterrizan aviones.”

Aunque haya quienes afirmen que, toda la corrupción es un despilfarro y que, no todo despilfarro es una forma de corrupción, lo que sí es evidente es que, en España los partidos políticos con presencia en las instituciones se han convertido en «cárteles del crimen organizado», entendiendo como «cártel» una organización criminal que, establece entre sus miembros acuerdos de autoprotección, de colaboración y de reparto de territorios, para realizar sus actividades delictivas. Los procedimientos «extractivos» y de «captura» de

organismos públicos, cada día que pasa es más sofisticado, y por ese procedimiento, una minoría privilegiada se dedica a saquear a la sociedad española, de manera sistemática, organizada con premeditación y alevosía.

Sólamente en la década que va de 1996 a 2007, el despilfarro en España fue de más dell 20% del Producto Interior Bruto, superando los CIENTO CINCUENTA MIL MILLONES de euros, según los calculos de los estudiosos de la corrupción y el despilfarro en España.

En España, por lo general, la «obra pública» tiene sobrecostes de entre un 15% y un 20%, sobre el gasto previsto inicialmente y presupuestado.

El despilfarro de recursos públicos se lleva a cabo con la contratación de obra pública, y bienes y servicios diversos por parte de los diversos ministerios del Gobierno de España, muchos de ellos cofinanciados con fondos de la Unión Europea; multitud de inversiones en instalaciones y equipamientos que, posteriormente son infrautilizados o carecen de utilidad. Estamos hablando de inversiones en ferrocarriles, autopistas-autovías, puertos, aeropuertos, desaladoras. A todo ello hay que sumar las infraestructuras fallidas, emprendidas por los diecisiete gobiernos regionales, las diputaciones provinciales, los cabildos insulares, y los ayuntamientos.

Otra forma de despilfarro son los sobrecostes ocasionados por la «asunción de deuda contraída» por las diversas adminsitraciones, para afrontar determinados gastos públicos, y de las que más tarde o más temprano habrá que afrontar el pago.

A todo lo anterior hay que añadir los gastos -enésimos- emprendidos en equipamientos e instalaciones con fines culturales, científicos, parques temáticos, e inversiones para organizar y acoger grandes eventos: juegos olímpicos, exposiciones universales... Y, por supuesto, también hay que

sumar la construcción de centros de enseñanza (de todos los niveles) y centros de salud y hospitales públicos... Más del 70% de la obra pública tiene sobrecostes, según reconocen las autoridades. Y, para más INRI, al final se acaba comprobando que algunas inversiones hayan sido concebidas sobre todo para favorecer a determinadas empresas constructoras.

Indudablemente, estamos hablando de un extraordinario volumen de recursos públicos que, de haberse utilizado de acuerdo con otros criterios, prioridades y finalidad, además de haber contribuido a mejorar en algunos de nuestros mayores déficit, tales como la calidad institucional, la deficiente gobernanza territorial y los bajos niveles de eficiencia y rentabilidad social de muchas inversiones públicas, hoy nos permitiría afrontar los grandes desafíos que nos aguardan en el futuro, mucho mejor equipados.