

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Presidente:

D. José Antonio Torroja Cavanillas

Vocales:

Miguel Aguiló Alonso

Luis Berga Casafont

Fernando Crespo Pérez

Íñigo Losada Rodríguez

Julio Martínez Calzón

Juan Manuel Morón García

Edelmiro Rúa Álvarez

Clemente Saenz Ridruejo

Florentino Santos García

Benjamín Suárez Arroyo

Director:

Juan Antonio Becerril Bustamante

COMISIÓN DE EXPERTOS

Federico Bonet Zapater

Javier Botella Atienza

Gerardo Cruz Jimena

Javier Díez González

José Luis Gómez Ordoñez

Santiago Hernández Fernández

Antonio Huerta Cerezuela

Ernesto Hontoria García

Javier Manterola Armisén

Manuel Melis Maynar

Felipe Mendaña Saavedra

Eugenio Oñate Ibáñez de Navarra

Carlos Oteo Mazo

Mariano Palancar Penella

Santiago Pérez-Fadón Martínez

Ángel Pérez Jamar

José Polimón López

José Rubio Bosch

Javier Rui-Wamba Martija

Fernando Sáenz Ridruejo

Andrés Sahuquillo Herraiz

Francisco Javier Samper Calvete

Vicente Sánchez Gálvez

Antonio Soriano Peña

Pedro Suárez Bores

Ignacio Tejero Monzón

Javier Torres Ruiz

Santiago Uriel Romero

Eugenio Vallarino y

Cánovas del Castillo

COMITÉ EDITORIAL

Francisco Javier Asencio Marchante

Antonio de las Casas Gómez

Mónica Baeza Ochoa de Ocariz

Juan Antonio Becerril Bustamante

Francisco Esteban Rodríguez-Sedano

Rafael Izquierdo de Bartolomé

Juan Rodríguez de la Rúa



Asociación Española de
la Prensa Técnica.



Federación Internacional
de la Prensa Periódica.

Puentes y túneles

Ya hemos señalado en diversas ocasiones, en estas mismas páginas, que España es un país de puentes y de túneles. La complicada orografía hispana ha sido barrera a lo largo de la historia para comunicar unas regiones con otras, produciendo niveles de aislamiento que, seguramente, han influido en el carácter de sus habitantes. Acabar con este aislamiento y mejorar las comunicaciones terrestres de regiones y comarcas tradicionalmente aisladas ha estado y está presente entre las demandas preferentes de sus habitantes y ha contribuido de forma decisiva en la mayor parte de los casos, a mejorar su bienestar, a incrementar su desarrollo económico y a descubrir y potenciar zonas anteriormente deprimidas.

Es decir, el terreno constituye una parte muy principal de la historia, y existen ejemplos próximos, algunos recientes y desgraciados, de países europeos que han demostrado su falta de entendimiento separados por barreras naturales de montañas y desfiladeros.

En España, desde tiempos bien remotos, se intentó salvar ríos y barrancos y horadar montañas para vertebrar el territorio. Así lo entendieron nuestros primeros civilizadores, constructores de calzadas, viaductos, acueductos, túneles y galerías, pero la dificultad en el empeño hacía casi imposible afrontar empresas de mayor calado con las técnicas rudimentarias de que se disponía.

El impulso del ferrocarril en el siglo XIX, llevado a cabo desde sus primeros instantes por los Cuerpos de Obras Públicas por profesionales dotados de una sólida formación y especialización, fue el primer aldabonazo a la nueva vertebración del territorio. Puentes y túneles empezaron a proliferar por esa atormentada geografía, uniendo pueblos y ciudades y sacando de su ostracismo a regiones enteras, que se incorporaban, así, a los nuevos tiempos.

Sin embargo, no es hasta los años finales del siglo XX cuando los adelantos técnicos permiten lograr, con eficacia, nuevas metas que se traducen, ya, en un gran número de realizaciones que cambian, absolutamente, nuestra red de infraestructuras de transporte, tanto interurbano como urbano.

Así, ambos tipos de obras (puentes y túneles) constituyen una actualidad de la que la *Revista de Obras Públicas* deja constancia, prácticamente, en cada uno de sus números mensuales, en el afán de contribuir a mejorar el conocimiento de su proyecto, de su construcción y de su explotación. Hoy, pues, destinamos dos de los artículos de este número a considerar, a través de la pluma de dos expertos, los riesgos a que se pueden ver sometidos los túneles en caso de incendio, accidente sobre el que la sociedad está altamente concienciada.

Es también una demostración más de la preparación con que, desde hace doscientos años, la profesión de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos asume estos trabajos y responsabilidades, cuando algunos otros sectores profesionales pretenden presionar a la Administración para involucrar a otras profesiones, especializadas en otros tipos de actividades, nada menos que en el control de este tipo de obras.

Porque, bien mirado, lo que gusta en este país es vigilar el trabajo de los demás. ♦