

## *Las obras públicas y su entorno*

**FERNANDO  
SÁENZ RIDRUEJO**

**D**esde hace ya algunos años las exigencias de índole medioambiental son un condicionante mayor en la construcción de infraestructuras, con prioridad, en ocasiones, sobre los de tipo técnico o económico. No ha sido fácil el camino recorrido para llegar a mentalizar a políticos, administradores e ingenieros de que las obras, además de ser baratas, funcionales y estéticas, deben cumplir otras obligaciones para con el entorno físico y humano en que se desarrollan.

Quien escribe recuerda aún la época en que, durante la construcción de las primeras autopistas, no todos los concesionarios aceptaban de buen grado los gastos necesarios para la restauración del entorno afectado por las obras. Algo tan natural como un proyecto de plantación de taludes tenía más probabilidades de ser aprobado si se presentaba como imprescindible para la estabilidad del terreno y, en tal caso, corría el peligro de ser sustituido por un antiestético revestimiento de mortero. En otras ocasiones, en que la plantación tenía luz verde,

## **INGENIERÍA**

resultaba que las semillas que estaban en el mercado y podían usarse correspondían a especies herbáceas de la Europa húmeda, inadecuadas para nuestra Hispania seca. Con lo que se acababa hormigonando taludes, medianas y cunetas.

El cambio de mentalidad ha sido muy grande y a él ha contribuido el conjunto de la sociedad, que ha ido, como casi siempre, por delante de la Administración. También es de

destacar la proliferación de las asociaciones ecologistas, aunque sus planteamientos más radicales, entreverados de intereses políticos o crematísticos, hayan podido resultar contraproducentes.

Hay que señalar también que a pesar de la mayor preocupación oficial, las obras resultan ahora para el medio ambiente más agresivas que hace treinta años. La potencia de la maquinaria empleada, la reducción de los plazos, el progresivo deterioro en la calidad de los acabados y la reducción de los márgenes económicos de las constructoras, se traducen en mayores destrozos y en menor interés en su reparación.

El Colegio de Ingenieros de Caminos, que desde hace tiempo viene tomándose en serio la cuestión, ha concedido este año por primera vez el premio denominado *Acueducto de Segovia*, dedicado a recompensar a las obras más respetuosas con el medio ambiente y que mejor se integran en su entorno. Un jurado presidido por Leopoldo Calvo-Sotelo ha estudiado los quince proyectos que se consideraban acreedores al galardón y ha decidido otorgarlo al tramo de la Autovía de Aragón entre Sagunto y Soneja, en las provincias de Valencia y Castellón.

Las fotografías de la autovía hechas tras su puesta en servicio muestran cómo la obra

se ha integrado ya en el paisaje semiárido de la zona. Muchos árboles, olivos, pinos o encinas arrancados y trasplantados han vuelto a arraigar. Las especies arbustivas, cuidadosamente elegidas, han colonizado ya medianas, taludes y espacios entre ramales. Ningún detalle ha sido dejado a la improvisación.

No nos consta cuál ha sido el coste adicional de los trabajos de reforestación y hermoejamento, pero, a buen seguro, no han supuesto sino un pequeño porcentaje en los más de seis mil millones a que ha ascendido el presupuesto. Lo más destacable, frente al espíritu de rutina y burocracia que preside tantas actuaciones de la administración, es la sensibilidad y el esfuerzo personal de los autores de este proyecto. Consignaremos aquí sus nombres: Francisco Javier Toro y Andrés Fuster. Este último ha sido, además, director de las obras.

Entre los restantes proyectos presentados al premio hay otras seis obras de carreteras, una ferroviaria, cuatro obras hidráulicas, un puerto, una actuación costera y un trabajo de urbanización: el de la madrileña Plaza de Oriente. Algunos de ellos son notables y hubieran merecido más atención que la que aquí podemos dedicarles. Digamos que cuatro corresponden a Madrid; dos, aparte de la premiada, a Valencia; dos a Andalucía y el resto se reparte

entre otras seis comunidades autónomas.

Cuando acaba de escribir lo anterior recibo la prensa y veo, ocupando la portada de un diario de reciente creación, la foto de un enorme viaducto que se está construyendo en la nueva autovía de Valencia. El aspecto es desolador. Excavaciones y caminos sin

aparente sentido han destrozado el boscecillo hasta

una gran distancia del viaducto. Los escombros, empujados desde la explanación, tapizan todas las laderas hasta hundirse en las aguas embalsadas del río Cabriel. Muchos trabajos de restauración forestal habrá que hacer para mejorar este lamentable aspecto.

Lo sorprendente es el comentario del periódico en la misma portada: "La Autovía de Levante, que conjuga el progreso con el respeto al medio ambiente". Estamos ante un caso típico en que quien redacta los pies de las fotografías o no se molesta en mirarlas o no quiere ver nada aunque las mire. "No permita que la realidad estropee su reportaje".

Quien haya pasado por la autopista que, con grandes tramos en viaducto circunda el lago Lemán, se verá obligado a establecer odiosas comparaciones. Allí sólo se talaron árboles estrictamente necesarios para cimentar las pilas. Estas emergen ahora en medio de un bosque intacto.

La verdad es que, a pesar de los avances que hemos referido, en materia de respeto a la naturaleza y al paisaje estamos todavía a años luz de los países desarrollados.

### *El puente de Ventas*

Se ha inaugurado en Madrid el nuevo puente de Ventas, en que la calle de Alcalá cruza sobre la M-30. Se trata, en rigor de

tres puentes contiguos. Uno recto para el tráfico principal y dos curvos, a los lados del anterior, para permitir los giros y las incorporaciones a la vía inferior. Estos puentes llevan anejas, además, sendas plataformas cubiertas para el uso de peatones. Se completa con un airoso arco longitudinal que desempeña funciones de índole suntuaria.

Forma parte esta obra de un polémico proyecto de remodelación del entorno de la plaza de toros, pero, al margen de eso, tiene varias facetas que la hacen interesante desde una perspectiva ingenieril. La más notable, a nuestro juicio, es la constructiva, que ha obligado a una perfecta planificación de las diversas fases en que se ha tenido que realizar la demolición de los puentes viejos y la erección de los nuevos, respetando tanto el tráfico superior como el de la M-30.

La obra ha sido ejecutada por un numeroso equipo técnico dirigido por Javier Manterola, que a juzgar por sus declaraciones a la prensa, ha quedado entusiasmado por el resultado obtenido, hasta el extremo de afirmar que va a ser una obra emblemática de Madrid, como el Guggenheim ha pasado ya a serlo de Bilbao. Sinceramente creemos que este puente, ni es el más importante en el largo currículo profesional del profesor Manterola, ni, por supuesto, puede arrogarse la

representación de la capital de España. Madrid es mucho Madrid y tiene muchos monumentos de primer orden para pensar que pueda ser representado por lo que, al fin y al cabo, no es sino un puente sobre una vía rápida de sus afueras.