

El puente de Øresund

**FERNANDO
SÁENZ RIDRUEJO**

Aunque, por simplificar lo denominemos así, el enlace fijo de Øresund, entre Dinamarca y Suecia, es un complejo sistema de estructuras en el que el puente es sólo la parte más visible. Se trata de una autopista de cuatro carriles, más dos de emergencia, que, junto con una línea férrea de doble vía, unirá, desde el año que viene, las ciudades de Copenhague y Malmö.

El proyecto consta de una península artificial frente a la costa danesa, un túnel de 3,5 km, una isla artificial de unos 4 km de longitud y un viaducto de 7,8 km, consistente en un puente atirantado y dos largos tramos de acceso.

Se sale de nuestro propósito explicar aquí cómo, entre las innumerables alternativas tanteadas, se ha llegado a esta compleja solución. Tampoco entraremos en los prolijos estudios medioambientales conducentes a garantizar que ni el proyecto ni su construcción van a afectar a la fauna o la flora locales. Se ha adoptado la llamada “solución cero”, consistente en que ni se va a cambiar el flujo hidráulico a través del estrecho, ni se va a alterar la salinidad o el contenido

INGENIERÍA

de oxígeno de las aguas bálticas ni, por supuesto, se va a afectar la migración de especies marinas tan apreciadas por los escandinavos como pueda ser el arenque.

Lo que a nuestros efectos interesa es la importante participación española en el proyecto. Los casi cincuenta tramos prefabricados de los viaductos de acceso, con una longitud total de más de seis kilómetros y medio, se fabrican por una empresa española en

Puerto Real (Cádiz) y se remolcan por mar hasta el Báltico. Para que se juzgue la magnitud de este trabajo diremos que cada tramo es una imponente estructura, mixta de hormigón y acero, con unas dimensiones de 140 m de largo, 23,50 m de ancho y más de 10 m de altura. Imagínese un artilugio segmentado que, con altura de tres pisos, ocupase todos los carriles centrales del paseo del Prado, de Recoletos y de la Castellana, desde Atocha a la plaza de Castilla y piénsese luego en llevarlo a flote hasta Suecia para colocarlo encima de unas esbeltas pilas a veinte o treinta metros sobre el mar.

La parte metálica de cada uno de estos tramos es, por sí sola, una descomunal viga de celosía, que ha planteado grandes problemas de ensamblaje y transporte. La superestructura de hormigón, que sobre la celosía se coloca, está hecha para resistir los ciclos de hielo y deshielo de los inviernos bálticos y ha exigido calidades de cemento y controles de ejecución muy diferentes a los habituales en España.

El enlace de Øresund es un muestrario de las capacidades técnicas del viejo continente y en su ejecución han participado empresas de los países más adelantados de la Comunidad Europea.

El Consejo de Obras Públicas

El Colegio de Ingenieros de Caminos ha mostrado su malestar

porque el Ministerio de Fomento haya nombrado a un abogado para presidir en funciones el Consejo de Obras Públicas. El Consejo de Obras Públicas, que es el órgano de supervisión técnica encargado de velar por la idoneidad de las inversiones y que tiene entre otras funciones la de servir de soporte técnico de las decisiones jurídicas del Consejo de Estado, ha estado tradicionalmente presidido por un técnico.

El Consejo de Obras Públicas, con este nombre, tiene sólo un siglo de antigüedad, pero es heredero de la antigua Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. Fue el mayor órgano técnico del ministerio de Fomento, primero, y del de Obras Públicas, después. Estuvo regido por ingenieros del máximo prestigio cuyas ideas no siempre coincidieron con las del régimen dominante o el gobierno de turno. Por ejemplo, José Morer, director general de Obras Públicas durante la primera República presidió luego la Junta entre 1887 y 1896. Manuel Lorenzo Pardo, diputado y director general en la segunda República, principal colaborador de Indalecio Prieto, presidió el Consejo en época de Franco. En los últimos ciento cincuenta años no se conocía ningún caso en que el presidente del organismo cesara si no es por jubilación o fallecimiento.

Como símbolo de su independencia el Consejo tuvo siempre una sede importante separada del Ministerio. Cuando éste estuvo instalado en el edificio de Ricardo Velázquez, en Atocha,

el Consejo radicaba en el palacio de Villahermosa, actual museo Thiessen-Bornemitz. Cuando el ministerio se trasladó a los Nuevos Ministerios, el Consejo se instaló en un ala independiente con acceso separado. Tenía allí sus propios archivos y biblioteca y, como expresión de su prestigio, la galería de retratos de sus presidentes.

El descabezamiento de un órgano

consultivo técnico, mediante la colocación de un hombre de confianza no técnico en su presidencia, podría interpretarse como un intento de mediatizarlo. Si el Consejo requería los servicios de un jurista, podría haberse destinado en su secretaría a alguno de los abogados del departamento.

Para ser justos, no puede abordarse este asunto sin recordar que, desde 1983, el Consejo había sido sometido a un proceso de erosión creciente cuya manifestación más visible eran los continuos traslados a unas sedes provisionales cada vez más pequeñas, con pérdida de los fondos documentales y con la desmembración de su colección de retratos, que supuso, en algún caso, pérdida o deterioro de óleos debidos a firmas notables. Las plazas de los miembros del Consejo descendieron de nivel con la consiguiente pérdida de prestigio del organismo, a la vez que en el entorno ministerial se multiplicaban los puestos de asesores y “consejeros técnicos” de carácter político.

Sería oportuno rectificar este nombramiento y profundizar, en cambio, en la tarea de tecnificación y profesionalización de la función pública que ha reivindicado en su programa el actual gobierno.

Doscientos años

Se cumplen ahora, y se celebran con diversos actos conmemorativos, los doscientos años de la fundación de la

Inspección General de Caminos y Canales y de su cuerpo facultativo. La Inspección fue la célula germinal de la Dirección General de Obras Públicas y del Ministerio de Fomento. El cuerpo facultativo adoptaría después el nombre de Caminos, Canales y Puertos. Fue un fruto póstumo de la ilustración carolina que, a lo largo del siglo XIX y buena parte del XX, ha rendido grandes servicios al país, comunicando sus pueblos, acercando sus regiones y regulando sus ríos, bajo estrictos criterios macroeconómicos.

De cara al futuro, no es posible, ni conveniente, que en la compleja sociedad española del siglo XXI, el desarrollo de las infraestructuras esté bajo la férula de un departamento único y de un cuerpo facultativo único. Los problemas que a la técnica atañen son, antes que técnicos, medioambientales, sociales y jurídicos. Se impone, por lo tanto, el trabajo en equipos multidisciplinares.

En todo caso, alguna inflexión habrá de producirse en la progresiva destecnificación de los últimos quince años. No puede, por ejemplo, mantenerse la actual tendencia a convertir los puentes en meros monumentos escultóricos, con abstracción de sus funciones y su precio.

Tampoco parece razonable esa sensación que la lectura de los periódicos produce, de que la constitución de la red de ferrocarriles de alta velocidad, e incluso el detalle de sus trazados, sean más el simple objeto del

INGENIERÍA

decisiones políticas, ni paralizada por el creciente papeleo burocrático.

consenso entre tres o cuatro presidentes autonómicos, en período preelectoral, que el producto de estudios económicos serios y de proyectos ingenieriles detallados.

La presencia del presidente del gobierno en la sesión solemne que con este motivo se ha celebrado en la Escuela de Caminos de Madrid, es un importante respaldo a una técnica que no debe ser suplantada por apresuradas