

UN SIGLO Y MEDIO DE LA REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

150 YEARS OF THE REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

FERNANDO SÁENZ RIDRUEJO. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Jefe del Área de Explotación. Dirección General de OO. HH. y Calidad de las Aguas. MMA. Fernando.saenz@mma.es

RESUMEN: Se empieza comentando la larga duración de la *Revista*, que se atribuye al carácter tenaz de sus editores, los ingenieros de Caminos. Después de señalar las circunstancias históricas que dieron lugar al nacimiento de la publicación, se hace un rápido recorrido por sus 150 años de vida, prestando especial atención a los periodos de auge y decaimiento, a las principales figuras que formaron parte de su Comisión de Redacción y a las revistas con las que tuvo que competir en las diferentes épocas. Se indican después los autores que más han colaborado, las materias más frecuentemente tratadas y los países y ciudades a los que se ha prestado más atención a lo largo del tiempo. Para terminar se señalan los riesgos que, a juicio del autor, acechan a la *Revista* de cara al futuro.

PALABRAS CLAVE: HISTORIA, PRENSA TÉCNICA, REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

ABSTRACT: The article sets out by commenting on the long life of the *Revista* and the author puts this down to the tenacious character of the journal's editors - the civil engineers. The author indicates the historic circumstances giving rise to the birth of the journal and then provides an overview of its 150 years of publication, with particular emphasis on the periods of expansion and decline, the journal's Editing Team and the journal's main competitors throughout the years. The article indicates the most regular collaborators to the journal, the subject matters which have been more widely discussed and the countries and cities which have received greater attention over these 150 years. The article concludes with a comment on the possible risks to be faced by the *Revista* over forthcoming years.

KEYWORDS: HISTORY, TECHNICAL PRESS, REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

INTRODUCCIÓN

La *Revista de Obras Públicas* se fundó en 1853 como órgano de expresión de los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Nació muy modestamente, como un periódico bimensual de dieciséis páginas, al que sus propios promotores no vaticinaban largos años de vida. Sin embargo, en una época en que nacían y morían continuamente todo tipo de revistas y publicaciones, la *Revista* fue superando diversas crisis hasta llegar a nuestros días, en que puede presumir de ser "Decana de la prensa española no diaria". Sólo ha dejado de aparecer, con motivo de la Guerra civil, entre 1936 y 1940.

La importancia de la *Revista* rebasó muy pronto el ámbito profesional para el que fue fundada. Hoy día, la *Revista*, por su continuidad a lo largo del tiempo y por la amplitud de sus planteamientos, es un elemento esencial para estudiar la evolución de todo tipo de materias, no necesariamente relacionadas con la ingeniería civil. Desde las matemáticas avanzadas a las últimas novedades en la física, en sus páginas puede seguirse el progreso de las ciencias y de las técnicas. Los enfoques economicistas de sus primeros redactores la convierten también en consulta imprescindible para todos los interesados en la historiografía de las ciencias económicas y sociales durante el último siglo y medio.

Se admiten comentarios a este artículo, que deberán ser remitidos a la Redacción de la *ROP* antes del 30 de agosto de 2003.

Recibido: mayo/2003. Aprobado: mayo/2003.

Conozco bien la *Revista de Obras Públicas*. La leía de pequeño, de forma que he vivido en directo cerca de 60, de sus 150 años de existencia. Los 90 primeros años los he conocido, obviamente, después (1). Recuerdo especialmente la aparición del número extraordinario de mayo de 1953, en que se conmemoró el centenario de la publicación. Colaboraron en aquel número muchos profesores de la Escuela de Caminos, como don Manuel Aguilar, Torroja, Peña, Becerril e Iribarren; otros que no lo eran, pero que estaban muy vinculados a la Escuela, como don Julio

La principal virtud de la *Revista* ha sido su durabilidad: su capacidad de resistir a todos los cambios, a todas las crisis y a todas las épocas de bonanza, que suelen ser más peligrosas que las crisis

Rey Pastor, y algún joven que empezaba a destacar, como Ángel del Campo. El artículo de mi padre, sobre la enseñanza de la geología en la Escuela de Caminos, estaba encabezado por un motete latino, *Beatificamus eos qui sustinuerunt*, que yo conocía bien pues estaba grabado en el frontis de una librería de nogal que teníamos en casa. Después, siempre he considerado la *Revista* como algo propio; he publicado en ella algunos artículos firmados y muchos más comentarios, reseñas de libros y noticias sin firmar. Por todo

ello agradezco doblemente, que se me haya invitado a participar en esta celebración.

En lo que sigue, para evitar reiteraciones, me referiré, abreviadamente, a "la *Revista*" o, de forma más familiar, a "la ROP".

PERVIVENCIA Y CARÁCTER

Cuenta Julián Marías en sus memorias que, andando con su mujer por la cuesta de Claudio Moyano, a la búsqueda de curiosidades bibliográficas, mientras él encontraba cosas interesantes, su mujer se lamentaba de no encontrar más que colecciones de la *Revista de Obras Públicas*. Dejando a un lado el hecho comprensible de que a Lolita Marías no le interesara la *Revista*, lo que queda de la anécdota es el reconocimiento de la vitalidad de nuestra publicación, que, con la redacción en el cerrillo de San Blas y la tipografía en la calle Alameda, seguía luego viva, entre una y otra, en los quioscos y tenderetes adosados a las verjas del Jardín Botánico.

La principal virtud de la *Revista* ha sido su durabilidad: su capacidad de resistir a todos los cambios, a todas las crisis y a todas las épocas de bonanza, que suelen ser más peligrosas que las crisis. Si, como afirmaba Cela, "el que resiste gana", no cabe duda de que la *Revista* es una ganadora. Hace ya bastante tiempo, publicó Miguel Aguiló un artículo sobre puentes colgantes y le pregunté por qué había elegido nuestra vieja *Revista* en

vez de otras que me parecían más modernas y dinámicas. Su contestación no dejó de asombrarme y por eso la recuerdo: "Por que, cuando hayan desaparecido esas revistas que citas, mi artículo se podrá seguir consultando en las colecciones de la *Revista*".

Esta pervivencia de la *Revista*, hasta convertirse en la decana de todas las de su género en España, refleja el carácter perseverante de los ingenieros de Caminos. Carácter y perseverancia basados en unas condiciones concretas que en otras ocasiones he señalado: una formación científica seria, una rígida disciplina autoimpuesta y la conciencia de estar sirviendo a objetivos importantes, de alcance nacional, con largos plazos de ejecución. En ocasiones esta perseverancia se ha tildado de machaconería, pero la machaconería es un defecto que, en un país de gentes tornadizas, se convierte en una virtud.

En cierto modo puede considerarse a la *Revista* como continuadora, con carácter privado, de lo que antes, en un ámbito oficial, había sido el *Boletín de Caminos Canales y Puertos*. Era éste el órgano de información de la Dirección General del mismo nombre y, tras la creación del ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, quedó refundido en el boletín ministerial. Lo que la *Revista* tuvo de novedoso es que, en un país con escasa iniciativa privada, salió al margen de cualquier vinculación oficial; en un cuerpo tan jerarquizado como el de los ingenieros de Caminos, apareció liderada por ingenieros jóvenes.

¿Quiénes fueron los fundadores? ("los ingenieros sostenedores", según la expresión que entonces acuñaron). Rodríguez, Saavedra y otros profesores jóvenes; seguro. Echegaray no, pero se incorporó enseguida. Elduyén también estaba entre ellos. Empezaron poco a poco, sin excesivas pretensiones. Al cumplir los cinco años se asombran de haber llegado hasta allí; a los diez piensan, con razón, que han hecho algo histórico. De hecho, cuando queremos seguir la pista de otras publicaciones coetáneas, con las que la nuestra debate o polemiza, nos encontramos que todas desaparecieron en pocos años y, algunas, sin dejar el menor rastro en las hemerotecas.

La situación de España en el año 1853, en que aparece la ROP, está marcada por la crisis final de la década moderada. Tras una brillante labor legislativa y administrativa que, en el campo de la ingeniería, tiene su reflejo en la creación del ministerio de Fomento y en la iniciación, bajo la égida de Bravo Murillo, de obras tales como el Canal de Isabel II, las casi inevitables corruptelas degeneran en una abierta corrupción. Incurriendo tal vez en una injusta simplificación, solemos personificar la corrupción en Luis José Sartorius, conde de San Luis, y en su grupo político de los "polacos". Los ingenieros de Caminos rechazan esa situación, que viven muy de cerca y padecen, por estar centrada especialmente en las contrataciones de obras públicas y en las concesiones ferroviarias.



Ingenieros de Caminos (Fotografía del año 1864): José Pelagra, Enrique León y Mesonero, Amado de Lázaro, Antonio Palacio, Miguel Muruve, Federico Peyra, Mariano Perellada, Mariano Rodríguez de Castro, Cesareo Moroy, Rafael La Figuera, Ángel Mayo, Andrés Mendizabal, José Rafo, Constantino Germán, José Álvarez Núñez y Mauricio Garrán.

Hemos entendido la creación de la *Revista* como una reacción contra la corrupción imperante y como la voluntad de dejar oír una voz propia, independiente de la voz oficial que ha dejado de representarles. Hay que señalar el carácter progresista de la publicación y de sus promotores. A la tertulia de su redacción, situada en la Puerta del Sol madrileña, acuden los ingenieros que llegan de provincias y comentan la situación del país, contribuyendo a crear un clima de opinión regeneracionista. Por eso tiene sentido la frase de

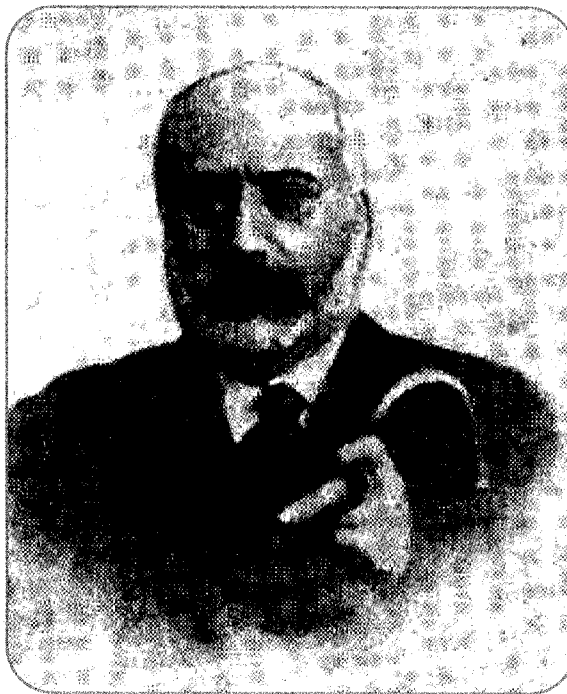
Fabián Estapé, que en su biografía de Ildefonso Cerdá daba a los ingenieros de Caminos y a su *Revista* una cuota de paternidad sobre la revolución del 54. La ROP acoge la revolución con simpatía y publica artículos tan entusiastas como el titulado "La revolución y las obras públicas" de Arturo Casto Marcoartú. Paradójicamente, en ese mismo número aparecen las noticias sobre las irregularidades del ferrocarril Sevilla-Cádiz, que habrían de conducir al procesamiento de su propio padre, Agustín Marcoartú.

TRAYECTORIA

La ROP tuvo un Comité de Redacción cuya composición variaba de año en año, pero con gran continuidad. Esa continuidad en el cambio, propia, por ejemplo, de la ASCE americana, no la consiguen actualmente las instituciones o las revistas españolas, que dependen de encontrar la persona adecuada. Los antes citados y Sagasta, o, más adelante, Manuel Pardo y Rogelio Inchaurrendieta, son algunos de los miembros más distinguidos de esos Comités. Sin olvidar a Celestino de Olózaga, diputado de las Cortes Constituyentes del 69, sobrino de Salustiano, que falleció prematuramente. Especialmente brillante fue la redacción del año 1858, integrada por Víctor Martí, Eduardo Saavedra, Práxedes Mateo Sagasta, Ángel Mayo y Gabriel Rodríguez. La administración estuvo a cargo de Agustín Monterde a quien, a su fallecimiento, ocurrido en 1865, sucedió Francisco González.

De todos modos, quizás la figura que, durante los 30 primeros años, representa mejor a la ROP sea Eugenio Barrón, autor del Viaducto de la calle de Segovia y senador por Huesca en la década de los ochenta. Presidió el Comité en varias ocasiones y en 1865, reuniendo en los locales de la Revista a técnicos de todas las ramas, creó un Instituto de Ingenieros Civiles del que se eligió presidente al exministro Luxán, vicepresidente a Lucio del Valle, tesorero al arquitecto y ayudante de Obras Públicas Darío de Regoyos y secretario a José Echegaray. Era un intento prematuro, que no prosperó; pero demuestra la capacidad de liderazgo que la *Revista* y Barrón tuvieron sobre el conjunto de la ingeniería española.

Los colaboradores que dieron el mayor nivel científico fueron, sin duda, Echegaray, con colaboraciones sobre matemáticas y física, y Saavedra. Cabe destacar el papel de éste, que aborda temas técnicos de resistencia de materiales, trae noticias de las novedades que surgen en Europa y trata cuestiones artísticas, como las ruinas de San Juan de Duero en Soria –de las que se ocupó en 1854, mucho antes de que Gustavo Adolfo Bécquer llamara la atención sobre el monumento– o históricas. Como es sabido, Saavedra, máximo especialista en vías romanas, ingresó en 1861 en la Real Academia de la Historia con un discurso sobre el Itinerario de Antonino. La ROP, desde su nacimiento, por influjo de Gabriel Rodríguez, profesor de Economía política, tuvo un marcado



Manuel Maluquer.

carácter económico e incorporó, a veces como anejos, memorias de proyectos en que se analiza detalladamente el coste de las obras.

La revolución de 1868 supuso el triunfo de los ideales democráticos defendidos desde la revista, pero trastocó el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, e indirectamente la ROP. Echegaray pasó a ser ministro, Rodríguez subsecretario, Saavedra, director general y Pardo y otros, oficiales de la administración. Todos tuvieron que abandonar la docencia y la técnica y, por consiguiente, la *Revista*.

La República, primero, y la Restauración después, sentaron mal a la ROP, que adelgazó en su tamaño y contenidos. En 1874, por ejemplo, la mayoría de los artículos aparecen sin firma. Muchos de los antiguos colaboradores, una vez alcanzadas –y en parte frustradas– sus viejas aspiraciones

liberales, perdieron la motivación. En 1883, como reflejo de esa mala racha, la *Revista* disminuyó su formato.

Lo más sensible fue la marcha de Saavedra, que no solo se desliga de la Escuela, del Cuerpo (se hace asesor del ministerio de Marina) y de la ROP, sino que funda una revista más moderna que la hace competencia. Los *Anales de la Construcción y de la Industria* son una revista pluridisciplinar en que colaboraran los ingenieros y arquitectos más prestigiosos e, incluso, médicos, científicos y arqueólogos, como el tarraconense Buenaventura Sanahuja. Allí aparecieron, no sé si antes de hacerlo en libro, los famosos *Males de la patria* de Lucas Mallada. Sólo en los años noventa, tras la desaparición de los *Anales*, volvió Saavedra a colaborar con la ROP, que superó así una de sus pruebas más difíciles y recuperó al mejor de sus colaboradores.

Durante los años noventa la *Revista*, que a partir de 1896 volvió a ser de gran formato, aparecía semanalmente en dos tomos separados, uno primero, destinado a artículos científicos, y doctrinales y otro que se ocupaba de cuestiones administrativas y burocráticas. Estaba presidida por un Inspector, eran redactores todos los presidentes de las comisiones regionales de ingenieros, así como un profesor de la Escuela de Caminos. En el número extra de junio de 1899, en que se conmemoró el centenario del Cuerpo, aparece como presidente don Leonardo de Tejada, como representante de la Escuela el soriano Antonio Sonier, profesor de hidráulica aplicada, y como secretario Manuel Maluquer, de Barcelona.

Cuando en enero de 1903 se fundó la Asociación agrupó a dichas comisiones regionales y la revista quedó automáticamente vinculada a la Asociación. Es muy significativo que Sonier y Maluquer aparezcan también en la primera Comisión Central de la Asociación. Maluquer como Secretario-Tesorero, es decir como auténtico *factotum*. Este benemérito funcionario siguió durante más de veinte años ejerciendo de secretario y prácticamente de propietario y mecenas de la Revista, porque, en época de penuria económica, la sacó adelante a sus expensas. Cuando le faltaba material, reproducía por entregas trabajos tales como las memorias portuarias. En 1921 y 1922, viejo ya Maluquer, la ROP resistió de mala manera, hasta que por fin, en 1923, el presidente de la Asociación Alberto Machimbarrena llegó a un acuerdo con la Escuela de Caminos para que ésta se hiciera cargo de la publicación.

Si durante el siglo XIX la Revista había sufrido la competencia de los *Anales*, durante el primer cuarto del siglo XX tuvo que hacer frente a otro órgano de expresión técnica fundado por otro ingeniero de Caminos, el *Madrid Científico*, de Francisco Granadino. Esta nueva revista pretendía también aglutinar a técnicos de todas las especialidades y presentaba un perfil más joven y combativo que el de la ya vieja ROP. Pero, el fogoso Granadino murió en 1932 y con él fallecería su revista.

Con su incorporación a la Escuela de Caminos se inauguró una nueva etapa en la historia nuestra publicación. Hay un hecho que, en cualquier caso, considero significativo de que la Escuela no pretendió monopolizar un órgano que era de todos los ingenieros de Caminos. En la primera página del primer número de la nueva época aparece una carta de salutación de Leonardo Torres Quevedo que, por supuesto, era el más prestigioso de todos ellos; pero que, de puro independiente, ni siquiera pertenecía al Cuerpo, en el que no había llegado a entrar medio siglo antes. Los años siguientes fueron los de mayor lustre de la ROP, que mejoró en presentación, formato y contenidos. En 1924 accedió a la dirección de la Escuela otro Machimbarrena, Vicente, que implicó en ella a los profesores de mayor prestigio. Como secretario ejerció el que lo era de la Escuela, Carlos de Orduña, padre del cineasta Juan de Orduña. Puig de la Bellacasa, Sánchez Cuervo o Gómez Navarro colaboran con artículos o con simples reseñas bibliográficas, cuya paternidad hay que adivinar escondida debajo de unas siglas. Ribera venía haciéndolo de antiguo. Empiezan a colaborar alumnos de los últi-

La República, primero, y la Restauración después, sentaron mal a la ROP, que adelgazó en su tamaño y contenidos. En 1874, por ejemplo, la mayoría de los artículos aparecen sin firma. Muchos de los antiguos colaboradores, una vez alcanzadas—y en parte frustradas—sus viejas aspiraciones liberales, perdieron la motivación

Si durante el siglo XIX la Revista había sufrido la competencia de los *Anales*, durante el primer cuarto del siglo XX tuvo que hacer frente a otro órgano de expresión técnica fundado por otro ingeniero de Caminos, el *Madrid Científico*, de Francisco Granadino

mos cursos o ingenieros recién salidos de la aulas, de la generación que, por similitud con el mundo de las letras, suelo llamar del 27. Clemente Sáenz en 1924, Entrecanales y Torroja en el 26; Laffon, Escario o La Cierva, van haciendo por esos años sus primeras armas en la literatura técnica. Los precocísimos Fernández Casado y Serra-Andreu colaboran en la Revista siendo aún alumnos, antes de cumplir los 20 años. Sánchez del Río no aparece en los índices hasta 1928, mientras que Iribarren lo hace en 1930, con un trabajo sobre dosificación de hormigones.

Durante esos años de auge económico proliferan las revistas de carácter técnico, aunque en ningún caso suponen un peligro real para la ROP. Las más importantes, sin duda, son las promovidas por Nicolás María de Urgoiti, editor de *El Sol* y promotor del potente grupo editorial de Espasa-Calpe. Son revistas modernas, editadas con lujo, en papel cuché y con abundante información gráfica. Destaca entre ellas *Ingeniería y*

Construcción, dirigida sucesivamente por dos ingenieros de Caminos Francisco Bustelo, de la promoción de Torroja, a quien precedía en el escalafón y Vicente del Olmo. Mientras duró la prosperidad hubo mercado para todos; cuando llegó la crisis se desnaturalizó *El Sol*, se hundieron sus revistas satélites y la ROP subsistió.

A la llegada de la República, en 1931, la ROP hizo una declaración formal y no excesivamente entusiasta de acatamiento del nuevo régimen. Su vida no cambió sustancialmente, siguió apareciendo con periodicidad quincenal, en tamaño DIN A4, y papel cuché. Entre sus contenidos fueron incluyéndose paulatinamente algunos debates de carácter social y otros vinculados a la problemática técnica de la época, como el Plan Nacional de Obras Hidráulicas, defendido por Lorenzo Pardo y atacado, entre otros, por Nicolau y González Quijano. Con menos entusiasmo se saludó la llegada del Frente Popular en 1936, pero no dejó de saludarse con simpatía al nuevo subsecretario de Obras Públicas, el azañista Antonio Velao (2).

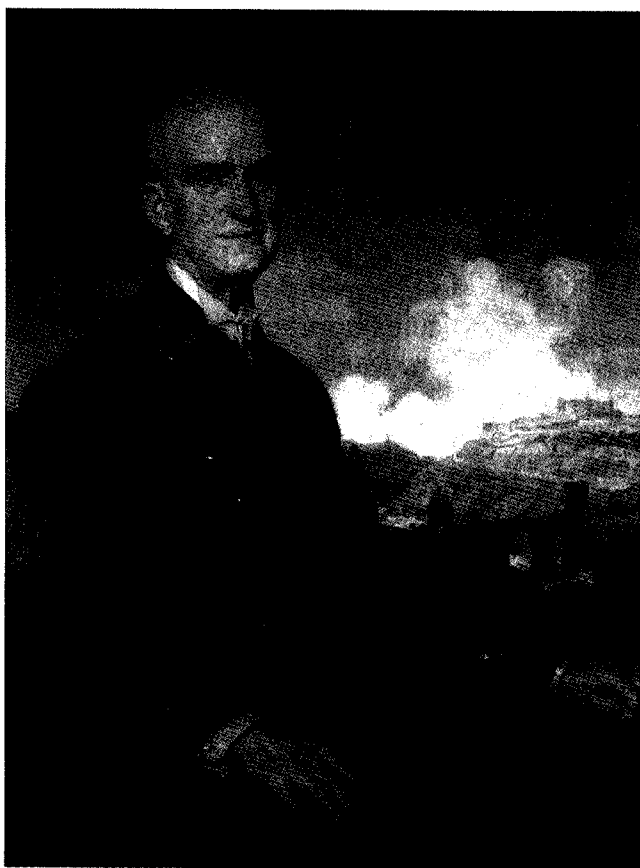
Durante esos años surgieron otros nuevos competidores, como *Ferrocarriles y Tranvías*, de Sánchez-Morano, u *Hormigón y Acero*, de Enrique García Reyes y Eduardo Torroja. García Reyes se exilió en 1936, pero Torroja vinculó la revista al Instituto Técnico de la Construcción y así ha llegado a nuestros días. La competencia entre *Hormigón y Acero* y la Revista llegó a ser real. Compitieron en la publicación de los proyectos presentados a los grandes concursos de la época, como el del nuevo Viaducto de la calle de Segovia o el del hipódromo de la Zarzuela.

El primer número después del levantamiento del 18 de julio, el correspondiente al 1 de agosto, casi no se dio por enterado del asunto, publicó el material que estaba ya dispuesto, encabezado por un pesadísimo artículo de Prieto Vives sobre enclavamientos, y se limitó a afirmar, en una entradilla de cinco líneas a la sección de "Crónica":

"Aparece este número de la Revista en momentos de gran perturbación nacional. Siempre fieles al Poder constituido, somos los primeros en lamentar los días luctuosos por que España atraviesa y hacemos fervientes votos porque quede cuanto antes restablecida la normalidad".

A los pocos días la Escuela fue ocupada y la Asociación y la ROP incautadas por el Sindicato de Arquitectura e Ingeniería de U.G.T. En un editorial denominado "Fijando posiciones", se reconocía la mala fama de los ingenieros como enemigos de las capas populares y "cabos de varas de las empresas reaccionarias", se afirmaba que "el espíritu de Cuerpo, de que tanto hemos alardeado, sólo es lícito excluyendo de él a los excompañeros enemigos de España" y se hacía un llamamiento a la colaboración de los ingenieros de izquierda y de los neutrales. En cuanto al contenido de la *Revista* afirmaba tener en perspectivas grandes reformas, que requerían tiempo y tranquilidad. A falta de uno y otra, en ese mismo número se publicaba un trabajo de Alfonso Peña, uno de esos "excompañeros", que, en aquel momento, estaba siendo afanosamente buscado por los activistas del Sindicato. En estas condiciones, salió un total de seis números, hasta que en noviembre se acabó el original, se hizo más difícil el ambiente en Madrid y se trasladó el Gobierno a Valencia. Lo más interesante de esos números, aparte de una serie de artículos sobre sondeos e informes geológicos, de Gumersindo Gutiérrez Gándara, y de otra sobre puentes de altura estricta, de Fernández Casado, tal vez sea la emocionada necrología de José Orad de la Torre, una nota sobre la organización de las "Brigadas Obreras del Frente" y una curiosa noticia sobre el puente de Lascellas, en que atribuye a los sublevados su posible destrucción (3).

El 18 de agosto se había formado una Comisión de Redacción presidida por Manuel de La To-



Vicente Machimbarrena.

En 1924 accedió a la dirección de la Escuela otro Machimbarrena, Vicente, que implicó en ella a los profesores de mayor prestigio

rre, de la que formaban parte un profesor, Antonio Prieto, un auxiliar, José Armero, y Federico Molero, vocales y José Cruz López, secretario. Francisco Bustelo fue nombrado director técnico. Prieto había sido nombrado por esas mismas fechas presidente de la Comisión gestora de la Escuela. En cuanto a los restantes elementos, solo Armero y Molero eran de izquierdas; Cruz López se refugió en cuanto pudo en la Embajada de Chile, en la que ya estaba Lorenzo Pardo, y Bustelo, a consecuencia de aquellos acontecimientos, evolucionó hasta llegar —a decir de su hijo homónimo y futuro dirigente socialista— a posturas cercanas a la extrema derecha. Prieto murió en 1939, víctima casual de la batalla entre casadistas y comunistas. Después de la guerra, Armero, expulsado del escalafón, quedó en Madrid, donde falleció en los años ochenta. Molero se exilió en la URSS, de donde volvería durante los años 60, para integrarse en una de las oficinas de José Torán.

Tras la guerra, la *Revista* no reapareció hasta 1940, en que lo hizo con periodicidad mensual. El primer número, correspondiente al mes de marzo, apareció en formato más pequeño y presidido por un retrato de "S. E. el Jefe del Estado". No reconocía los números salidos durante la guerra y, por ignorarlos, arrancó del nº 2.697, que era el de 15 de julio del 1936. Al siguiente, reconociendo el error, se le dio el 2.670, con lo que quedaban al menos admitidos los anteriores a la incautación. Se prometía volver a publicar los artículos más interesantes aparecidos en los números repudiados, pero en la práctica no se llegó a publicar ninguno. Durante ese año y los siguientes publicaron en la ROP, casi todos los profesores de la Escuela, incluyendo algunos nuevos como Torroja e Iribarren y otro, López Franco, que, separado de la enseñanza, había sido destinado al ministerio. En ese mismo año se publicó un número extra, dedicado a la guerra y a los ingenieros del bando nacionalista muertos en ella. Una novedad a reseñar en 1940 es el inicio de la colaboración de Salvador Canals, ingeniero y periodista, que había estado vinculado al sector papelerero de Urgoiti y que había dirigido después el semanario *Domínguez*. Canals desempeñaría más tarde un papel fundamental como redactor jefe de la ROP.

La *Revista* siguió vinculada a la Escuela de Caminos hasta 1992, manteniendo la periodicidad y el

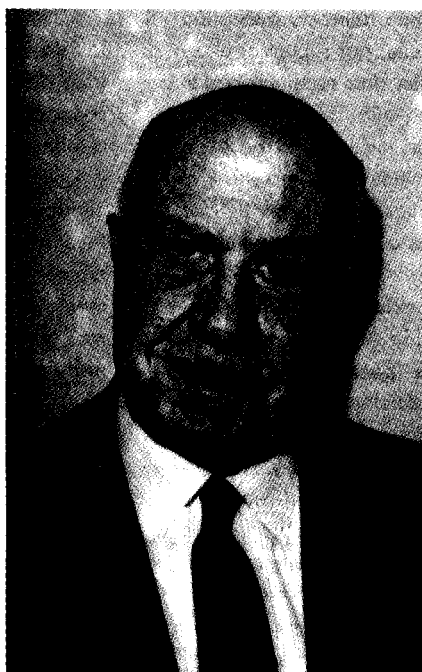
formato y perdiendo fuerza, en su última fase, ante la proliferación de revistas técnicas oficiales de carácter general y la aparición de otras especializadas. Una tarea que realizó la ROP fue la publicación de fichas normalizadas de artículos técnicos, que redactadas por el Centro Bibliográfico, bajo la dirección de José Soto, se incluían al final de cada número. Hay que destacar, durante esos años, la aparición de algunos números extra de verdadero interés, como el dedicado a Madrid en 1946 o como los publicados trianualmente, a partir de 1961, con motivo de los Congresos Internacionales de Grandes Presas. De esta y de otras iniciativas de la ROP fue responsable directo José Torán. A él se debió, por ejemplo, el concurso llamado *Ubi geniatores ibi genius*, dedicado a redactar biografías de grandes ingenieros, que luego fueron apareciendo entre 1965 y 1966. Algunos años después, por iniciativa del Colegio, se incorporó a la *Revista* un suplemento en páginas de color verde, llamado "La Voz del Colegiado", que recogía opiniones sobre diversos temas de carácter profesional.

Fue alma de la *Revista* en esa época el ya citado Salvador Canals, al que se uniría, durante los años 70, Juan Agustín Sánchez Rey, que todavía hoy sigue apareciendo en el staf como Redactor-Jefe. Hacía la ROP sistemáticamente las necrologías de los ingenieros de Caminos fallecidos hasta que, hacia 1980, empezaron a pesar tanto las necrologías que se decidió suprimirlas. Tan radical decisión hizo que Canals no tuviera, a su muerte, ningún recuerdo. Cuando falleció Torán, quiso Juan Agustín evitar que ocurriera lo mismo y me encargó un artículo que, sin ser propiamente necrológico, glosara su figura y su vinculación con la ROP (4).

Desde hace once años, por acuerdo con la Asociación, con la Escuela (ahora ya hay que añadir "de Madrid") y con el Politécnico, la *Revista* es editada por el Colegio de Ingenieros de Caminos, con un formato algo mayor, con más páginas y con una calidad mucho mayor que en la década precedente. Es esta una historia ya tan reciente que debe quedar para posteriores conmemoraciones. Baste consignar aquí el nombre de su director Juan Antonio Becerril, en representación de quienes han hecho posible esta última etapa.

AUTORES Y MATERIAS

En la ROP, obviamente, han colaborado los más ilustres ingenieros de Caminos, entre los que



Salvador Canals.

Una novedad a reseñar en 1940 es el inicio de la colaboración de Salvador Canals, Ingeniero y periodista, que había estado vinculado al sector papelerero de Urgoiti y que había dirigido después el semanario *Domingo*. Canals desempeñaría más tarde un papel fundamental como redactor jefe de la ROP

se encuentran Ildelfonso Cerdá, Alberto Bosch, Amós Salvador o Víctor Pradera, aparte de los ya citados Sagasta, Echegaray, Saavedra, Torres Quevedo o Juan de la Cierva. Quizás la única excepción notable sea José Elduayen, del que se hizo una amplia reseña necrológica, pero que no publicó ningún artículo firmado.

Vamos a examinar brevemente quienes han sido los principales colaboradores de la *Revista* y que materias son las que con más frecuencia se más se han abordado. Seguimos para ello la Base de Datos confeccionada por la Biblioteca de la Escuela de Caminos de Madrid, que abarca hasta 1995 (5). No creemos que en el tiempo transcurrido desde entonces puedan haber variado sustancialmente las conclusiones que de este estudio se obtienen.

Los ingenieros que más colaboraron con la ROP en el periodo 1853-1995 son Vicente Machimbarrena -118 referencias-, Eduardo Maristany -116-, José Nicolau con 110, Pedro González Quijano con 106 y Pablo de Alzola con

101. Domingo Mendizábal, Ribera, Churruca, Fernández Casado, García Faria, Baldomero Donnet, Alfonso Peña, Manuel Lorenzo Pardo o Ramón Iribarren, aparecen también con gran frecuencia. Hay que advertir que la presencia de Churruca y otros ingenieros portuarios está hipertrofiada en los índices de la ROP pues, como se ha dicho, en épocas de escaso original se reproducían por entregas las memorias de los puertos. Otro tanto puede decirse de Maristany, dado que algunos trabajos suyos fueron reproducidos a lo largo de años por entregas. Hay que incluir también entre esos colaboradores a los dos administrativos de la primera hora, Monterde y González que publicaron gran cantidad de sueltos, firmados o no.

Entre los autores aún vivos debemos destacar a Ángel Campo, Miguel Ángel Hacar, Antonio Angulo y Olegario Llamazares. El primer artículo de Angulo en la *Revista* data de 1933, por lo que han transcurrido 70 años desde esa colaboración hasta la que se incluye en este mismo número. Sus trabajos abarcan materias que van desde el hormigón armado a la electrónica, pasando por su gran pasión, la aeronáutica. De Llamazares están registradas 49 colaboraciones, la mayor parte de ellas centradas en el mundo de las carreteras y los transportes. Sin embargo, su aportación es muchísimo más amplia: existen centenares de reseñas bibliográficas cuyas escondidas bajo las siglas O.II.

También se han recogido artículos de muchas personalidades, como el creador del canal de Suez, Ferdinand Lesseps, y nombres conocidos de la vida nacional, como Ramiro de Maeztu o de ministros

como Linares Rivas o el recientemente fallecido Sebastián Martín Retortillo. En sus índices aparece, por supuesto, el escritor e ingeniero Juan Benet y también otros escritores a él ligados, como Javier Marías o Félix de Azúa.

En los títulos de los trabajos censados en la Base de Datos no figuran los nombres de demasiadas personalidades. La mayoría de ellas son ingenieros de Caminos que aparecen en artículos rememorativos o en trabajos que comentan o discuten otros trabajos suyos. El más citado, con diferencia, es José Echegaray (33 citas), seguido por Betancourt (21). Aparece a continuación Amós Salvador con 12 referencias, que son realmente 2, pues no se trata sino de la reproducción, por entregas, de dos discursos de ingreso en sendas Academias. Los siguientes son Torres Quevedo y Zafrá con 8 citas y Rafael Benjumea y Alberto Bosch con 6, si bien las de este último son, en realidad,

una sola. En 5 títulos aparecen los nombres de Sagasta, Churruga y José Eugenio Ribera y, con números más bajos, Subercase, Félix Boix, La Cierva, Lucio del Valle, Saavedra, Clemente Sáenz y Eduardo Maristany. A Lorenzo Pardo, González Quijano, Eduardo Torroja o Juan Benet no se les dedica más que en un par de trabajos, mientras que Gómez Navarro, Iribarren o Fernández Casado solo aparecen en los titulares de uno. Entrecanales y Aguirre no aparecen.

La relación de personalidades retratadas en la ROP no difiere demasiado de la lista anterior. Echegaray aparece retratado 9 veces, 8 Betancourt, 7 Sagasta, 6 Saavedra, Torres Quevedo, Torroja y Franco, 5 Calvo-Sotelo y Lorenzo Pardo y 4 veces La Cierva, Peña, Subercase, Valle y Zafrá.

Más escasos son los trabajos dedicados a científicos o a técnicos de otras nacionalidades. Eiffel o Terzaghi no tienen más un par de citas cada uno; una tiene Arquímedes, igual que Lagrange; pero Gauss, Newton o Pascal ni siquiera aparecen. Las 4 referencias a Euclides lo son en realidad a su célebre postulado. Algo parecido ocurre con personajes famosos, que aparecen porque su nombre lo da a alguna obra. Así, no aparece el gran ministro Rafael Gasset, sino el pantano que lleva su nombre en Ciudad Real. Las 16 referencias a Alfonso XIII lo son a obras que en su momento le dedicaron, especialmente el metropolitano de Madrid, y lo mismo ocurre con las 119 citas de Isabel II; casi todas son del Canal que abastece a la capital. Hoover o Roosevelt aparecen por dar nombre a sendas presas y las cinco veces en que se encuentra la palabra Franco se refieren... al Puerto Franco de Cádiz.

Una estadística de países y ciudades citados en los títulos de los artículos publicados en la ROP puede dar una idea de por dónde ha ido en cada época el interés de sus redactores. Estados Unidos, con 212 referencias, aventaja a todos los países y le siguen Francia (123), Inglaterra (94) y Alemania (59), mientras que las capitales extranjeras más citadas son París (101 citas) y Londres (84), por delante de Nueva York (63). Lo significativo es que el interés por Norteamérica y por su técnica arranca de los años inmediatamente posteriores al 98, pues, durante el siglo XIX, eran más numerosas las referencias a Francia. El regeneracionismo español no fue nunca rencoroso y tras el desastre sólo se propuso aprender de nuestros errores y de quienes nos habían derrotado gracias a su mejor técnica. Ese mismo interés es el que se percibe en el viaje de González Echarte al Congreso de Electricidad de San Luis, en 1904, o del que hizo Maristany al Congreso de Ferrocarriles de Washington, en 1905 (6).

En lo que respecta a ciudades españolas, la igualdad entre Madrid (385 citas) y Barcelona (383), no puede ser mayor; pero también se aprecia un desfase temporal. Barcelona se destaca en los últimos años del XIX y primeros del XX, sin duda por la presencia de Maluquer en la redacción y por las colaboraciones de Garrán, Maristany o García Faria, y Madrid empata después de la guerra, merced a trabajos como el número monográfico citado. Bilbao sigue de lejos (178 citas, 203 si se suma Vizcaya) y, con muchas menos, Valencia (137), Zaragoza (85) y Sevilla.

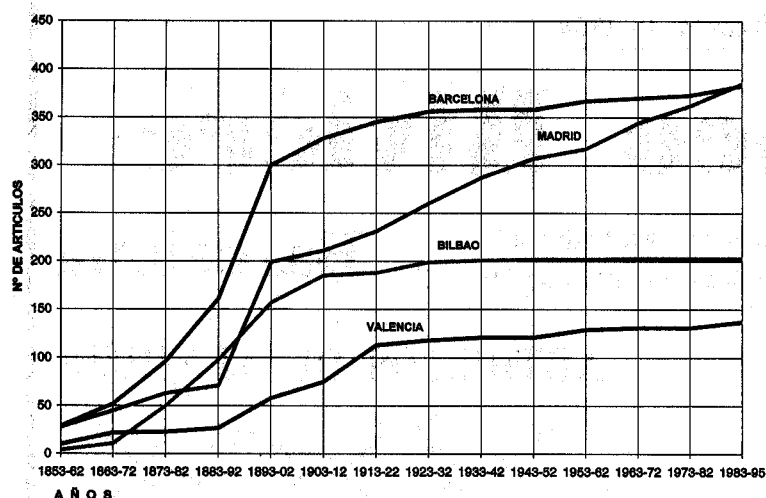
En lo que a materias se refiere, todas las propias de la profesión están bien representadas, pero muy especialmente los ferrocarriles. Esta palabra se detecta en 891 títulos y 512 en singular. La(s) carretera(s) aparece(n) 791 (323) veces, mientras que los puentes se citan, en singular, en 721 títulos y, en plural, 322 veces. Las presas, los canales y los puertos tienen una presencia menor. En cuanto a materias científicas, hay referencias de todas ellas, pero abundan más las de tipo matemático y físico, como, por ejemplo, la electricidad.

CONCLUSIÓN

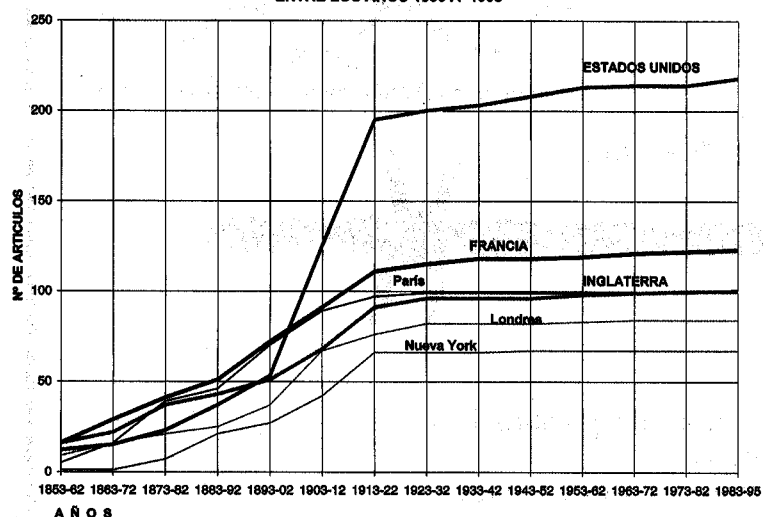
Para terminar he de decir dos palabras sobre el futuro de la *Revista* y no puedo por menos que mostrar mi preocupación. Como he dicho, hace ya bastante que han ido apareciendo revistas especializadas en sectores concretos de la ingeniería civil y han ido absorbiendo el material más específicamente relacionado con cada una de ellas. También los organismos oficiales —como el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Medio Ambiente o el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas— han ido sacando y perfeccionando sus propios boletines y revistas. Pero la competencia para la *Revista*, que casi

Desde hace once años, por acuerdo con la Asociación, con la Escuela (ahora ya hay que añadir "de Madrid") y con el Politécnico, la *Revista* es editada por el Colegio de Ingenieros de Caminos, con un formato algo mayor, con más páginas y con una calidad mucho mayor que en la década precedente

ARTÍCULOS RELATIVOS A MADRID, BARCELONA, BILBAO Y VALENCIA, ENTRE LOS AÑOS 1853 A 1995



ARTÍCULOS RELATIVOS A ESTADOS UNIDOS, FRANCIA E INGLATERRA, ENTRE LOS AÑOS 1853 A 1995



me atrevería a calificar de desleal, viene del propio organismo que la edita.

En los últimos años se ha venido observando una creciente indefinición en la política de publicaciones periódicas del Colegio, de la cual, la gran perjudicada está siendo la revista por antonomasia, que debería ser la joya de la corona, alrededor de la cual girasen todas las demás. Tiene el Colegio una revista de aparición trimestral, de carácter propagandístico, que se edita en lujoso formato y es de distribución gratuita entre todos los colegiados. Existe, además, otra de muy cuidada presentación, editada por la Demarcación del Colegio en Barcelona, que aborda monográficamente asuntos de interés técnico y cultural relacionados con la ingeniería. Por convenios con las distintas demarcaciones, también esta revista se reparte gratuitamente entre una mayoría de colegiados. Hay, en tercer lugar, un Boletín de Información, cuya sección "La Voz del Colegiado" empezó siendo, como se ha dicho, un apéndice de la Revista y pasó luego al Boletín, en época de José Antonio Fernández Ordóñez. A todo ello hay añadir los boletines que las distintas demarcaciones van creando para difusión de noticias, convocatorias, cursos e informaciones técnicas. Eran modestas hojillas, que van tomando cada vez más cuerpo, saltando ya en algún caso al papel cuché. La única publicación periódica del Colegio que tiene un precio y unos suscriptores es la ROP. Para financiarse tiene que recurrir a una abultada sección de noticias de empresas de la construcción. Son sponsors más o menos altruistas, pero que, a la larga, acaban pasando factura. Me preocupa, asimismo, una creciente aparición de trabajos de inspiración oficialista, en la línea de las tendencias políticas ministeriales. En cualquier caso, la Revista mantiene en todo momento su dignidad y el examen de la historia invita a ser optimista: cuando hayan desaparecido las restantes revistas, los ministerios actuales y las actuales empresas, seguirá la ROP sumando años y sacando números, con su proverbial mala salud de hierro. ■

REFERENCIAS

-(1) Leí los primeros números en la antigua biblioteca del Consejo de Obras Públicas, en el Ministerio de Obras Públicas. Eran unos tomos encuadernados en verde que, en su mayoría, procedían de la colección del que fuera Presidente de la Junta Consultiva, don José Morer. Alguien los había utilizado para diseccionar plantas y había que pasar las hojas con cuidado de que no se rompieran una preciosas plantas, cuyo nombre latino estaba escrito a lápiz en el margen superior.

-(2) Antonio Velao fue ministro de Obras Públicas durante la guerra, en el gabinete de Negrín y, por lo tanto, podemos decir que perdió la contienda por partida doble, ya que Negrín y los suyos quedarían luego postergados en el exilio por los sectores dominantes, que encabezaba Indalecio Prieto. Hasta tal punto esto así, que la pista de Velao se pierde en 1939 y hoy día no sabemos cuando ni dónde murió.

-(3) Debo a Marisa Marco el conocimiento de estos números de la Revista, que faltaban en mi colección.

-(4) Si me refiero a este artículo es porque, igual que algún otro de similar contenido, ha sido olvidado en el índice y en la base de datos de la Revista, quedando olvidado ese pequeño homenaje a Torán.

-(5) Agradezco a la bibliotecaria de la Escuela de Caminos, Conchita García Viñuela una copia de la base de datos de 1853-1995, que facilita enormemente las consultas.

(6) Los gráficos que se adjuntan han sido confeccionados por don Luis Pardiñas Pérez, Ingeniero Técnico Industrial, que en su juventud trabajó muchos años como auxiliar en la Revista.