

EL PAPEL DE LA REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS EN LA PRENSA ESPAÑOLA: UN MEDIO DE INFORMACIÓN TESTIGO DE TRES SIGLOS

*THE ROLE OF THE REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS IN THE SPANISH PRESS:
A JOURNAL WHICH HAS PROVIDED TESTIMONY TO THREE CENTURIES*

AGUSTÍN SÁNCHEZ REY. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Licdo. CC. Información. Licdo. Derecho, Dipl. Econ. Empr.
asanchez@mfom.es

RESÚMEN: Fundada en 1853, la *Revista de Obras Públicas* es hoy el periódico más antiguo de España. Durante sus 150 años de existencia, la *Revista* ha sido fundamentalmente una publicación técnico-científica. Pero eso no ha impedido que en sus páginas quedara también reflejada la actualidad, tanto la de carácter general (acontecimientos políticos) como la relativa a descubrimientos o asuntos no directamente vinculados a la ingeniería o a las obras públicas. También ha sido un medio informativo con vocación de influir en la vida social y cauce de polémicas relacionadas con la actividad profesional. De esos aspectos menos científicos de la revista trata el siguiente artículo, así como de sus características técnicas como medio informativo.

PALABRAS CLAVE: REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, HISTORIA, INFORMACIÓN PERIODÍSTICA, PRENSA

ABSTRACT: The *Revista de Obras Públicas* was founded in 1853 and is the oldest journal in Spain. Throughout these 150 years, the journal has essentially been a technical-scientific publication. However, this has not prevented the opening of its pages to aspects of a more general nature, political events and discoveries and questions that are not directly related to engineering or public works. The journal has also influenced public opinion and has frequently been the source of professional controversy and debate. The present article focuses on the less scientific aspects of the journal as well as its technical characteristics.

KEYWORDS: REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, HISTORY, JOURNALISTIC INFORMATION, PRESS

Crear un periódico no es tarea fácil y menos aún lo es mantenerlo vivo durante 150 años. Pero lo que ya resulta casi imposible de explicar es que se trate de un periódico especializado y dirigido a un público forzosamente minoritario, como desde su origen ha sido la *Revista de Obras Públicas*.

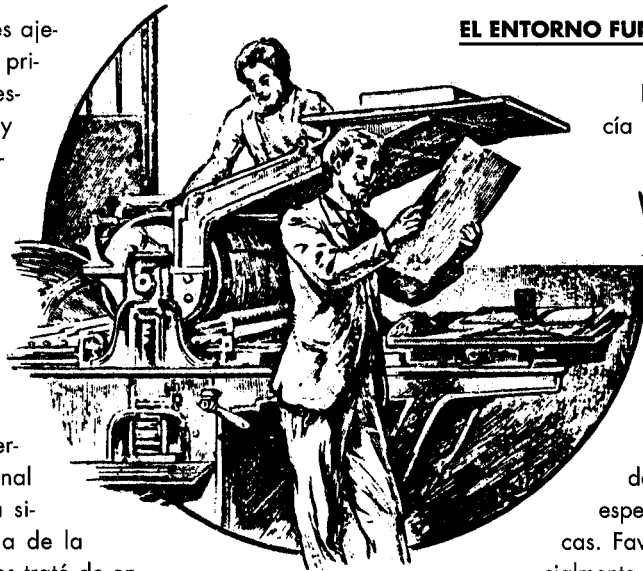
En 1853, año de nacimiento del periódico de los Ingenieros de Caminos, el número de éstos apenas superaba el centenar. Mas concretamente hasta 1853 habían salido de la Escuela tan sólo 119 titulados. A finales del siglo XIX su número no llegaba a 800.

Con un potencial tan reducido de lectores resulta inexplicable mantener una publicación periódica de calidad

sin recurrir a otros factores. La *Revista de Obras Públicas* fue desde su creación uno de los signos de identidad del colectivo, algo nacido en su seno y mantenido por sucesivas generaciones sin otro interés que el de servir de cauce de representación y de manifestación de su voluntad de progreso y de presencia en la sociedad. Su pervivencia, generación tras generación, fue reflejo de la continuidad de una profesión, al margen de vicisitudes históricas forzosamente contingentes.

Años después de la fundación del periódico nacía la Asociación de Ingenieros de Caminos y mucho más tarde el Colegio. El Cuerpo y el Ministerio (inicialmente único, Fomento) tenían un carácter administrativo y político, que por

tanto podía estar sujeto a decisiones ajenas. Y la Escuela (entonces única), primero dependiente de Fomento, después del Ministerio de Educación y mucho más tarde forzosamente multiplicada en varias sedes, también podía quedar sometida a decisiones (políticas o académicas) ajenas al colectivo de Ingenieros. Pero no así la *Revista*, cuidada con cariño por miembros de ese colectivo, siempre conscientes de la responsabilidad asumida con sus compañeros y ejerciendo sus tareas sin interés personal o económico, cuestión ésta que ha sido factor clave de la supervivencia de la publicación. Ninguno de sus rectores trató de enriquecerse ni de conseguir ventajas personales, sino de prestar servicio al Cuerpo o más tarde al colectivo del que formaba parte. El estar ajena al lucro económico o al interés personal también ha sido, a mi juicio, una de las principales razones de su supervivencia, en contraposición a otras publicaciones precisamente creadas con una finalidad económica (negocio muy respetable) o de proselitismo ideológico o político. Ni siquiera su carácter de publicación primordialmente científica bastaría por sí solo para explicar su larga vida, porque han sido centenares las publicaciones de tipo técnico o científico nacidas y desaparecidas en estos ciento cincuenta años.



En 1853, cuando aparece la *Revista*, hacía dos años que se había constituido el Ministerio de Fomento. Reinaba Isabel II desde 1844 y los Gobiernos eran bastante efímeros

Fotografía de Clifford del Congreso de los Diputados en la década de 1850.



EL ENTORNO FUNDACIONAL

En 1853, cuando aparece la *Revista*, hacía dos años que se había constituido el Ministerio de Fomento. Reinaba Isabel II desde 1844 y los Gobiernos eran bastante efímeros. A la presidencia de Roncali (1852) sucedieron las de Lersundi (1853) y de Sartorius (Conde de San Luis) en el mismo año (1853). La *Revista* nace en una época de decadencia y convulsión de la escena política, en la que se presagiaban cambios, favorecidos por un clima de denuncia de la corrupción reinante, muy especialmente en el campo de las obras públicas. Favoritismo en los contratos públicos, especialmente en los de concesiones ferroviarias, escándalos por la apropiación de cuantiosas sumas en base a obras inexistentes (como el de "las 130.000 cargas de piedra", un millón de reales, que fueron a parar a personajes próximos a la familia real), etc.

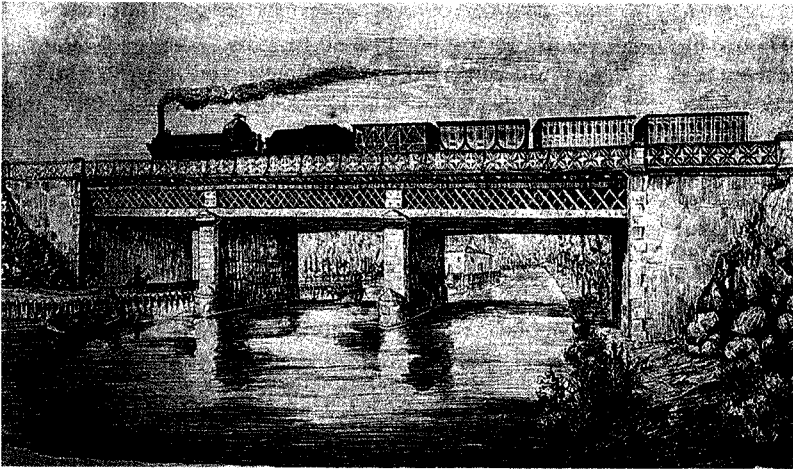
En el mismo año de aparición de la revista (1853) el ministro de Fomento Esteban Collantes es acusado de corrupción en la adjudicación de concesiones de líneas de ferrocarril. Otro ministro, Claudio Moyano, dura menos de dos meses en el cargo (21.6.53 a 1.8.53). Sartorius, periodista del bando moderado y convertido en rico capitalista, recibe el

18 de septiembre el encargo de la reina Isabel de formar nuevo gobierno a pesar de que sus adversarios le acusan de tener una vidriosa reputación, que acuñaría el término "polacadas" como sinónimo de corruptelas, aludiendo a su origen polaco.

La Escuela, dependiente del Ministerio de Fomento, había sido abierta por tercera vez en 1834, después de los intentos fallidos de 1802 y 1821, primero por la invasión napoleónica de 1808 y luego por la reacción absolutista de 1823. El ambiente político presagiaba cambios importantes, que conducirían a la expulsión de los moderados del poder, lo cual ocurriría un año después (1854) por obra de O'Donnell y sus socios.

Dos meses antes del nacimiento de la *Revista*, en marzo de 1853, el Gobierno había recibido fuertes ataques por sus favores al Marqués de Salamanca. Y poco tiempo después, el 9 de diciembre, el Senado rechazaba el proyecto de Ley sobre FFCC presentado por el Gobierno, lo cual supondría la disolución de las Cortes, iniciándose la caída del partido moderado, que tendría lugar algunos meses más tarde según se ha indicado.

La Escuela impartía los cinco cursos de que constaba la carrera en la actual calle madrileña del Marqués de Cubas (antes del Turco), en un edificio sito en el mismo lugar en



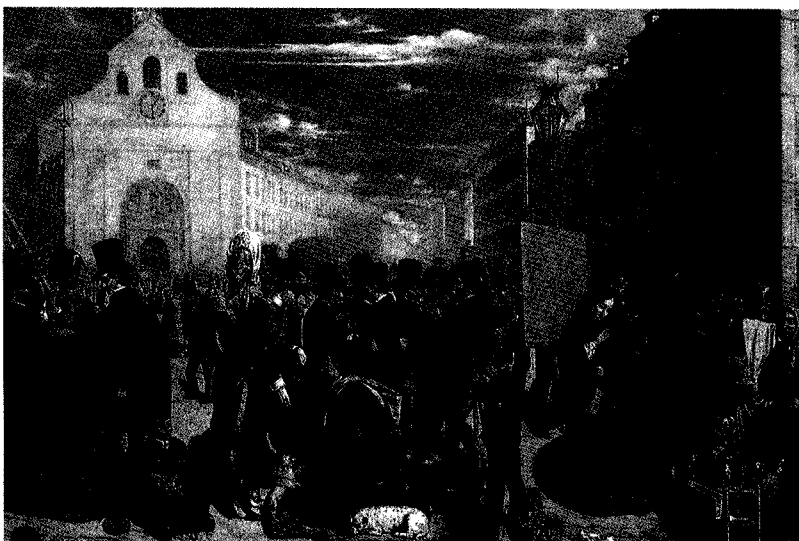
Ferrocarril Madrid-Aranjuez, el segundo de la península, según un grabado de la época.

que hoy se encuentra la Academia de Jurisprudencia y Legislación. Hasta poco antes se encontraba instalada en el edificio de la Aduana Vieja, en la plazuela de la Leña (hoy calle de la Bolsa, cerca de la Plaza Mayor).

No me corresponde hacer un análisis de los contenidos técnicos de la *Revista* y de su significación como medio de difusión científica durante sus ciento cincuenta años de contribución al progreso técnico. Mi propósito es considerar sus facetas podríamos decir "periodísticas", que la han llevado a ser la publicación periódica existente más antigua de nuestro país, junto con el periódico "El Faro de Vigo" nacido algo después, el 3 de noviembre de 1853, con dos números a la semana y que en estos días celebra también su sesquicentenario.

La *Revista* nace en una época de eclosión del periodismo escrito en nuestro país, en el que cada mes, cada semana y casi cada día nacían periódicos fundamentalmente políticos o literarios, de vida efímera en su mayor parte pues rara vez pasaban de uno o dos números.

Tipos madrileños en la Puerta del Sol. (Ramón Cortés, Madrid 1855).



Dentro de lo que podríamos llamar prensa profesional la *Revista* tiene un cierto antecedente en el "Boletín de Caminos, Canales y Puertos", publicación de carácter oficial fundada en 1845 por Pedro Miranda, Ingeniero de Caminos de la época fundacional del Cuerpo y que fue Director General de Obras Públicas, boletín que se publicó hasta 1847, año en el que fue refundido en un Boletín General del Ministerio y que contenía noticias sobre las obras en ejecución, instrucciones administrativas al personal y reproducciones de artículos y novedades técnicas de la prensa extranjera.

Fuera de nuestro país se considera generalmente como primera publicación periódica científico-técnica al "Journal des Savants", fundado en Amsterdam el 5 de enero de 1665, con 20 páginas de artículos, cartas y notas, que tuvo un éxito enorme y estuvo a punto de ser suprimido por el Gobierno por considerarlo peligroso. Puede estimarse como el primer periódico científico, y continuó hasta 1816, pero entonces era ya más una revista literaria que científica.

En España se cita como primera revista científica las "Efemérides Barométrico-Médicas Matritenses", con periodicidad mensual, que empezó a publicarse en 1734 y se editó hasta 1747. Otras publicaciones verían la luz en años posteriores, pero siempre con vida más bien corta.

En el campo más estrictamente técnico, en 1833 aparece "El Tecnológico" en Barcelona, en 1850 la "Revista de los Progresos de la Ciencias Exactas, Físicas y Naturales", a cargo del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas (que se mantendría hasta 1905); también en 1850 la "Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería" en Madrid y poco después "Los Ferrocarriles". Con posterioridad a la "Revista de Obras Públicas" (1853) aparecería "La Gaceta de los Caminos de Hierro" (1856), en Madrid, la "Revista de Caminos Vecinales, Canales y Construcciones Civiles" (1863) en Madrid, etc. Incluso uno de los principales colaboradores de la *Revista*, Eduardo Saavedra, fundaría en 1876 otro periódico, "Los Anales de la Construcción y de la Industria", que en cierto modo vino a suponer una cierta competencia para nuestra publicación.

En 1856 nace la "Revista peninsular-ultramarina de caminos de hierro, telégrafos, navegación e industria". A finales de los años 1870 "El Cronicon científico y popular", dirigido por Emilio Huelin, ilustraba a sus lectores en lenguaje llano sobre los acontecimientos tecnológicos de la época; en 1897 aparece "El monitor de obras públicas", que después de varias décadas sin publicarse renacería en 1955. En 1905 existían "La Gaceta de Obras Públicas", "La Gaceta de los Caminos de Hierro" y "La Construcción Moderna".

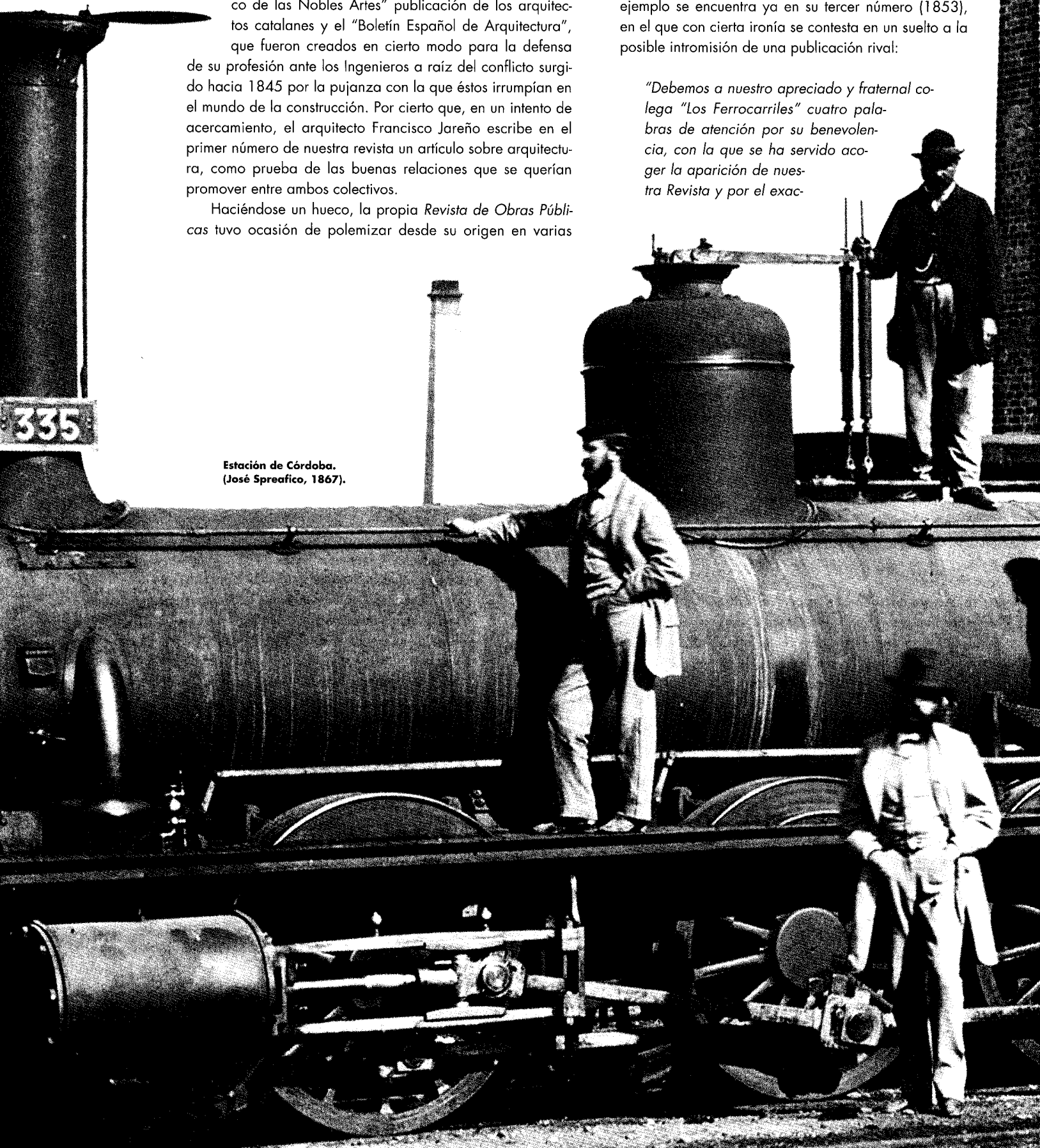
En el extranjero, cabe reseñar la aparición en Francia en 1831 de los "Annales des Ponts et Chaussées" y en 1839 de la "Revue Generale de l'Architecture et des Travaux Publics" (que se publicó hasta 1898); en 1856 de la revista "Engineer" y diez años después de "Engineering".

En Barcelona apareció en 1846 el "Boletín Enciclopédico de las Nobles Artes" publicación de los arquitectos catalanes y el "Boletín Español de Arquitectura", que fueron creados en cierto modo para la defensa de su profesión ante los Ingenieros a raíz del conflicto surgido hacia 1845 por la pujanza con la que éstos irrumpían en el mundo de la construcción. Por cierto que, en un intento de acercamiento, el arquitecto Francisco Jareño escribe en el primer número de nuestra revista un artículo sobre arquitectura, como prueba de las buenas relaciones que se querían promover entre ambos colectivos.

Haciéndose un hueco, la propia *Revista de Obras Públicas* tuvo ocasión de polemizar desde su origen en varias

ocasiones con otras publicaciones colegas. Un primer ejemplo se encuentra ya en su tercer número (1853), en el que con cierta ironía se contesta en un suelto a la posible intromisión de una publicación rival:

"Debemos a nuestro apreciado y fraternal colega "Los Ferrocarriles" cuatro palabras de atención por su benevolencia, con la que se ha servido acoger la aparición de nuestra Revista y por el exac-



Estación de Córdoba.
(José Spreafico, 1867).

to juicio que de los móviles que han puesto la pluma en nuestras manos ha formado.

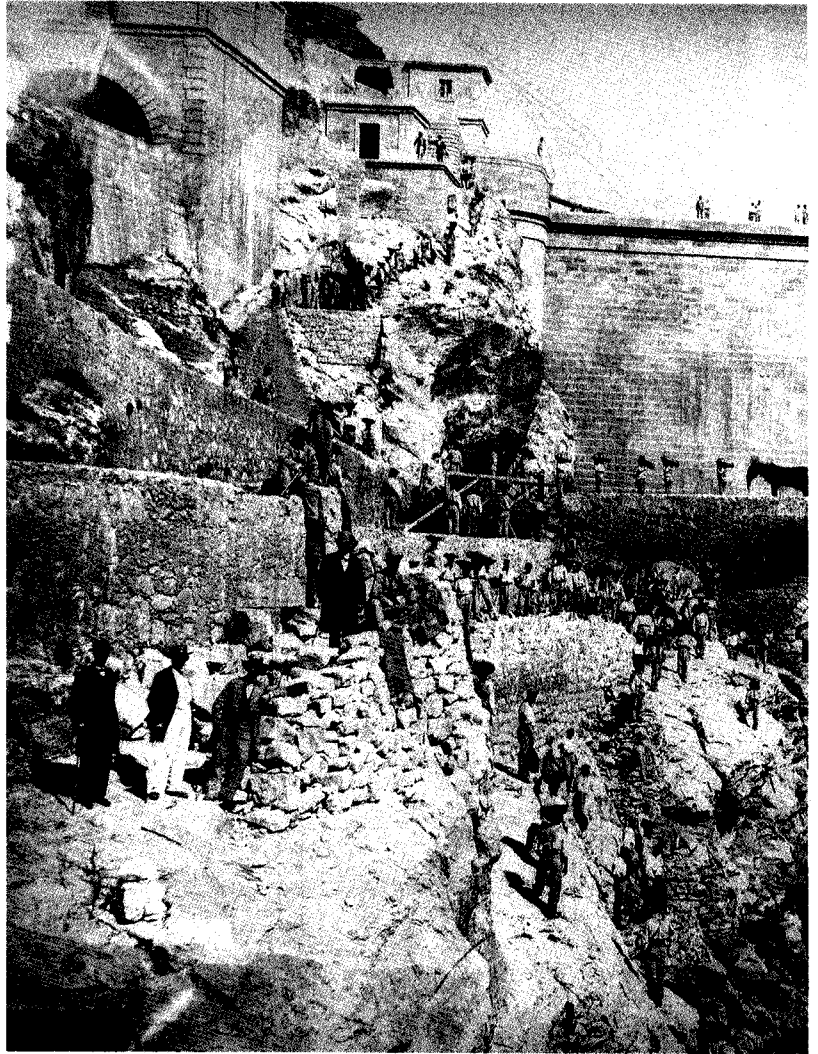
La publicación de nuestra Revista no es efectivamente empresa de especulación ni la esperanza de ver a fin de año, según nos promete, un par de suscripciones que metalicen nuestro pensamiento, no siendo este metalizable, nos guía. Con fe comenzamos: la fe nos sostendrá toda vez que el número de suscripciones que ya nos favorecen basta para la realización de nuestro modesto proyecto, y para alentarnos en su prosecución; y si esto no bastara aún cuando no reconozcamos más influencia para ayudarnos que la invariable uniformidad con que nos hemos propuesto la publicación de cuanto pueda conducir a extirpar tanto error y falsa apreciación como sobre obras públicas se esparce y cunde, la esperanza sólo de un triunfo semejante al que ha obtenido nuestro ilustrado hermano, sin embargo de lo limitado del campo que se ha propuesto recorrer, nos animaría a perseverar con la mayor constancia en nuestro pensamiento”.

V. Machimbarrena cita otras publicaciones que en cierto modo compartían público con la *Revista* de la primera época, así el pequeño periódico “El Fomento” que, redactado por funcionarios de la sección de personal del Ministerio, daba a conocer con mas anticipación las disposiciones oficiales, especialmente el movimiento de personal. “De eso se aprovechó también —dice— un avisado Ingeniero de Caminos (Francisco Granadino) de temperamento meridional y escritor mordaz y brillante, para fundar la revista “Madrid científico” que durante cerca de cuarenta años fue muy leída por un público variado y selecto de técnicos de las diversas especialidades de la ingeniería civil y militar”.

En los años fundacionales era frecuente que al comenzar cada ejercicio o al renovarse el Comité de redacción se publicara una Declaración de los principios que habrían de impulsarse en sus páginas. Es muy ilustrativo al respecto el publicado el 1º de enero de 1854:

“El objeto de la Revista ha sido comprendido; el temor de que le alcanzase la misma suerte que á tantos otros periódicos científicos, muertos á poco de nacer, ó reducidos á una existencia mezquina y precaria, ha desaparecido; y nuestro ánimo, rico en un principio, mas bien de esperanzas que de certidumbres, ha crecido, cimentándose en el apoyo de los que conocen el bien que puede producir la Revista, y se han asociado á nosotros sin vacilar, para hacer mas fácil la realización de nuestra idea.”
(.....)

“El pensamiento de la Revista no se reduce únicamente á generalizar en España los conocimientos relativos á la ciencia de las construc-

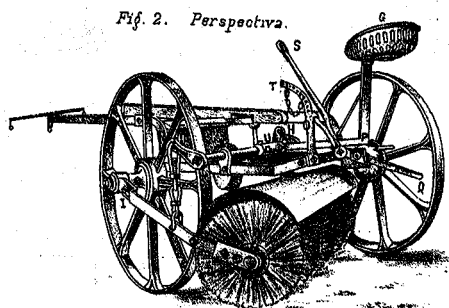
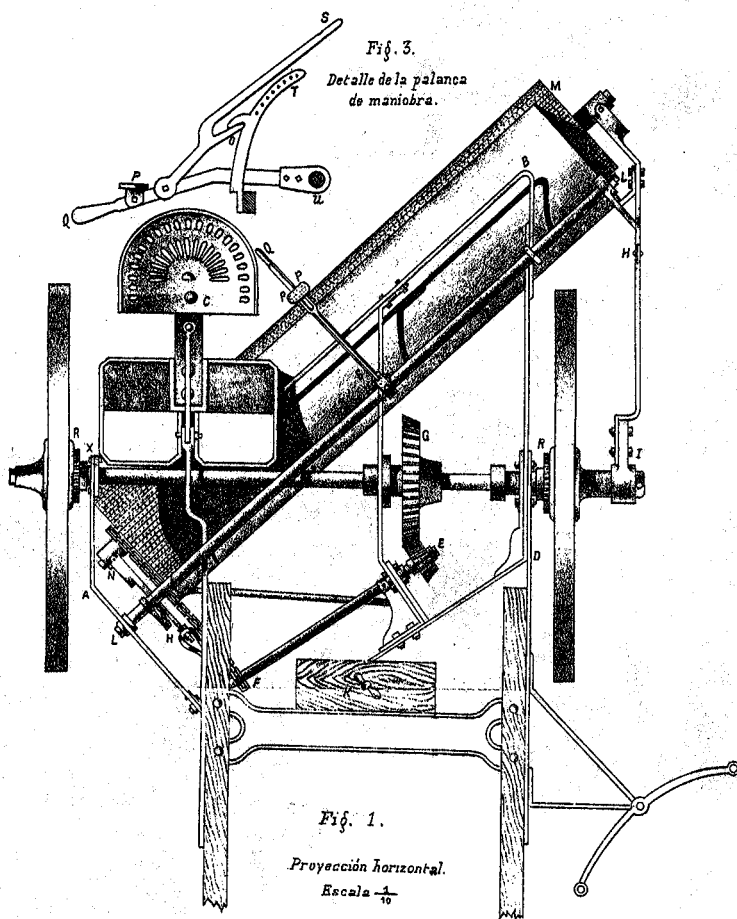


Obreros en el sitio de la presa del Pontón de la Oliva. (C. Clifford).

ciones, aumentando la afición á esa clase de estudios. Además de este objeto, ya por sí solo grande y elevado, tiene otra ambición, la de examinar las consecuencias económicas y sociales del establecimiento de las obras públicas, y los diferentes sistemas que para llevarlas á cabo pueden adoptarse.”

En los años fundacionales era frecuente que al comenzar cada ejercicio o al renovarse el Comité de redacción se publicara una Declaración de los principios que habrían de impulsarse en sus páginas

Como ya se ha indicado anteriormente, no es nuestro propósito analizar en las líneas que siguen los contenidos técnicos de la *Revista*, ni mucho menos los de carácter científico. Unos y otros han sido siempre los preponderantes en la *Revista*, tanto en forma de artículos, más o menos extensos y con autoría expresa, como en forma de noticias, obra de la Redacción y en general basadas en informaciones de la prensa técnica internacional. Antes bien vamos a referirnos a las facetas que pudieran considerarse mas periodísticas de la revista, en particular a su faceta de información general, que nunca ha



Barredora.
ROP, 1856.

estado ausente de sus páginas, así como a sus características como medio de comunicación impreso de carácter periódico.

La *Revista* tuvo fundamentalmente un papel como medio de difusión de los conocimientos técnicos en el campo de la ingeniería civil y como medio de presión en pro del fomento de las obras públicas. Esas fueron sus principales finalidades, las cuales obligaban a darla un contenido denso, con marcado carácter científico y doctrinal en sus artículos.

Pero junto a ese contenido la *Revista* tuvo también una faceta, diríamos, mas periodística. En todos los números, desde su nacimiento hasta el día de hoy, tuvo una parte constituida por noticias mas o menos breves, en las que se daba cuenta de descubrimientos (la mayor parte de las veces extraídos de publicaciones extranjeras de la especialidad) o de acontecimientos relacionados con las obras públicas en España o fuera de ella.

También tuvo siempre la revista una clara vocación de influir en la Sociedad, de constituirse como un órgano de presión a favor del progreso de las obras públicas en nuestro país, del cual obviamente se derivaría el progreso de sus ejecutores, los Ingenieros de Caminos, mantenedores de la publicación.

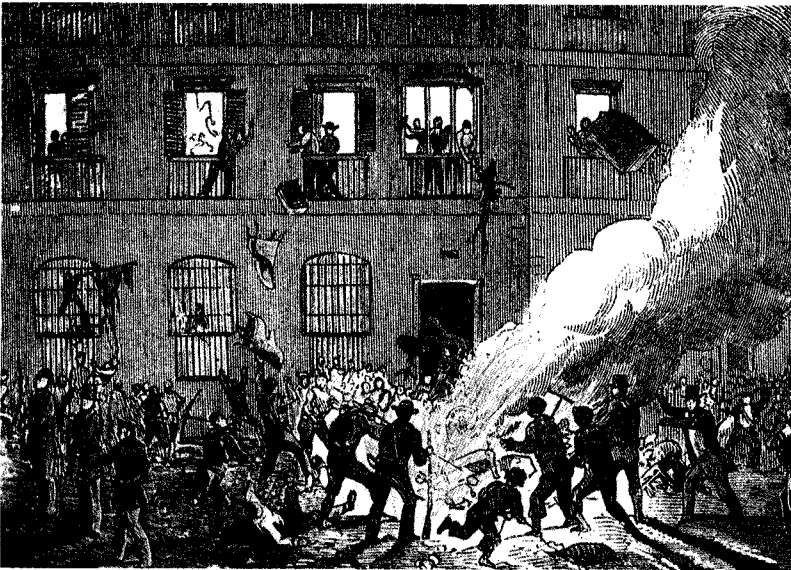
LA REVISTA, TESTIGO DE LA HISTORIA

En efecto, no sólo se redujo al campo estrictamente técnico la información de la *Revista*. Es incluso un hecho reconocido por muchos autores que nuestra publicación tuvo un papel significativo en hechos históricos tan importantes para nuestro país como fueron las revoluciones de 1854 y 1868, así como en la puesta en práctica de las políticas regeneracionistas posteriores a la definitiva pérdida de las últimas colonias españolas a raíz del desastre del 98.

Por lo que se refiere al primero de los acontecimientos históricos citados es muy significativo el posicionamiento de la *Revista* a favor de la revolución de 1854, justo un año después del nacimiento de la publicación. El 28 de junio de dicho año se sublevaba O'Donnell con otros generales en Vicálvaro. Su triunfo supuso la caída de los moderados y dio paso al llamado bienio liberal o progresista (1854-55). El 29 de julio, Espartero y O'Donnell entraban triunfantes en Madrid y sólo dos días después, en el número del 1 de agosto de 1854, la *Revista* insertaba la siguiente nota, que significa una clara toma de postura a favor de la revolución:

"Desde la publicación de nuestro último número, han tenido lugar graves acontecimientos que conocen todos nuestros lectores. No es un periódico como la Revista quien debe ocuparse del carácter y tendencias generales de esos acontecimientos, su papel se limita a manifestar que está conforme con los principios que se anuncian como base de nuestra nueva organización política y administrativa, que debe tener como objeto una regeneración completa del país, porque sólo así podremos elevarnos al rango que de derecho nos corresponde entre las Naciones Civilizadas".

En aquel mismo número se dice que en la noche del día 18 al de 19 de julio (sublevación popular en Madrid) había fallecido el alumno de la Escuela Francisco Dastis, "quien

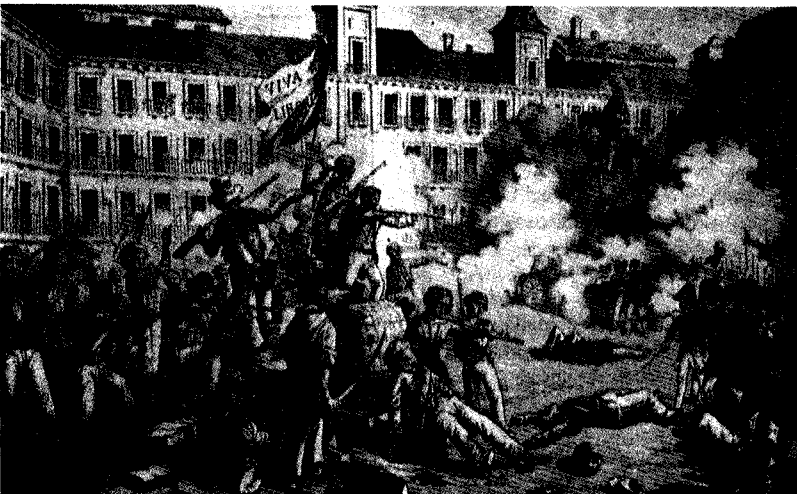


Asalto a la casa del banquero Salamanca. 1854.

murió en la Puerta del Sol (la Escuela estaba muy próxima) al retirarse a su casa en la noche del martes". En el número siguiente se publica un artículo en el que la *Revista* se muestra claramente partidaria de la revolución. Era su autor Arturo Casto Marcoartú, prototipo de Ingeniero romántico, exaltado y aventurero, que publicó en la *Revista* el artículo titulado "La revolución y las obras públicas", confusa mezcla de socialismo y liberalismo, de moralidad y desenfado, representativo de las ideas progresistas de la época:

"Hoy nos debemos felicitar porque horrorizada la conciencia pública de la abyección e inmoralidad que reinaba en nuestra patria, ha hecho un heroico esfuerzo para destruir las carcomidas bases de nuestra organización política y administrativa y nos promete una regeneración que inaugure una nueva era. Felicitémonos como españoles, porque el sol que se eleva sobre nuestro horizonte es de paz, ventura y libertad; como ingenieros, porque con el progreso de las ide-

Combates en la Plaza Mayor de Madrid durante la revolución de 1854.



as se engendra el vapor y nace la electricidad; como soldados del ejército de la paz y de la civilización, porque llevaremos nuestros carriles de hierro hasta las playas de Lisboa para unir países que bañan los mismos ríos y tienen las mismas costas... Al terminar este artículo felicitémonos aún otra vez por el éxito de la revolución que provocó la grande in-moralidad de los ferrocarriles (sic), y que, o rasga sus pendones de Moralidad, Progreso, Libertad, o imprime un fuerte y legal impulso a las modernas vías de comunicación, porque la locomotora de las ideas, de los hombres, de las cosas, es el misionero más ardiente y más eficaz que tiene la propaganda de la libertad bajo todas las fases de la civilización".

Ya Carlos Orduña, en sus interesantes y amenas Memorias de la Escuela de Caminos, alude al papel que la Redacción de la revista desempeñó como centro de reunión de los ingenieros "... Nuestro periódico ... jamás ocultó su conformidad con los movimientos progresistas, como se decía entonces, porque entendía que esos avances en sentido liberal eran altamente beneficiosos para la nación y para el desarrollo de las obras públicas, especialmente". Su opinión coincide con la de otros autores, como F. Estapé quién señaló que la significación de la *Revista de Obras Públicas* fue superior a lo que puede suponerse, pues "constituyó el centro de elaboración de las actitudes políticas y doctrinales de los ingenieros de caminos y en virtud de su periodicidad semanal tuvo el carácter doble de órgano de expresión y de presión ... La *Revista*, su redacción, su local, la actividad global, que la misma generaba y recibía, se convirtió en una pieza clave del Madrid político entre 1854 y 1868":

"Eran constantes contertulios en la *Revista de Obras Públicas*, en los años que median entre ambas revoluciones, la del 54 y la del 68, Sagasta, Echegaray y Gabriel Rodríguez, ministros los dos primeros después en el primer Gobierno revolucionario, "leader" del grupo economista el tercero; progresista Sagasta; demócratas Echegaray y Gabriel Rodríguez. ¿Sería extraño suponer que fuese en las oscuras salas de la Escuela y en las de la *Revista* donde primeramente resonaron aquellos cantos a la libertad y aquellas acometidas al moderantismo del más tarde jefe del partido liberal, y donde floreciera la semilla del libre cambio y del credo democrático individualista que sirvió de base a las más radicales reformas de nuestra Administración? La revolución de septiembre y la Escuela de Caminos. ¿Hay dos cosas al parecer más extrañas entre sí? Pues no lo fueron. Porque en la Escuela de Caminos y en la *Revista de Obras Públicas* se formaron tres de las más salientes figuras de la revolución, y dos de ellas del grupo democrático precisamente, cuyo ideario fue el nervio y la sustancia de la famosa Constitución del 69".



Banquete celebrado por los progresistas el 20 de diciembre de 1863. (Villegas).

Los fundadores de la *Revista* tenían un talante liberal, mas bien progresista, y propugnaban un cambio que vendría poco después. Es significativo a este respecto cómo durante 1853 se criticó en sus páginas bajo la inspiración de Gabriel Rodríguez, ingeniero del ala mas progresista, a Ramón Echevarría, ingeniero de ideas contrarias, por su aceptación de cargos políticos.

El talante liberal de la *Revista* vuelve a ponerse de manifiesto con motivo de la Ley de Desamortización Civil y Eclesiástica de 1855, que aportó nuevas fuentes de financiación a las Obras Públicas (el 50% de los recursos obtenidos) y que significó una revitalización y desarrollo de las infraestructuras de nuestro país, contribuyendo a la época de expansión económica que, según Vicens Vives, se prolongaría durante tres décadas. La *Revista* elogia sin tapujos la actividad desamortizadora en una declaración editorial:

"Nadie ignora que la revolución del 54 decretó la desamortización civil y eclesiástica, continuación de la realizada años antes por Mendizábal, que llevó a las arcas del Tesoro más de 2.000 millones de reales, y sabido es también que estos mayores recursos de que pudo disponer el Estado fueron empleados en gran parte en la construcción de carreteras, en subvencionar a las empresas de ferrocarriles, en mejorar los puertos y en alumbrar las costas, tan extensamente esto último, que nuestro litoral marítimo fue en aquel tiempo el mejor alumbrado de toda Europa".

La Ley desamortizadora general de 1 de mayo de 1855 habría de suspenderse un año después (14 de septiembre de 1856), pero la labor desamortizadora era ya imparable.

Por lo que se refiere a la revolución de 1868 ("La Gloriosa"), que supondría el derrocamiento de Isabel II, es evidente la afinidad de sus promotores con los ingenieros que se habían significado en los quince años de vida que tenía entonces la *Revista*. El 15 de octubre de 1868 el Gobierno provisional revolucionario nombra Ministro de Hacienda a Gabriel Rodríguez (al que considero como uno de los probables redactores del manifiesto fundacional de nuestra revista) y Director General de O.P. a José Echegaray, ambos de ideas liberales y que salen de la redacción de la *Revista* para dejar libre a esta para formular sus críticas. Sagasta había acompañado a Prim en su viaje desde Southampton a Gibraltar para ponerse al frente de la revolución triunfante. Luego sería Ministro al igual que Echegaray (en un gobierno de siete), como también lo fue otro ingeniero, Elduayen (de Hacienda). Sagasta, como es bien sabido, fue varias veces presidente del Gobierno y artífice de la Restauración y del sistema de turnos junto con Cánovas, que en Elduayen tuvo a uno de sus principales lugartenientes.

El 15 de febrero de 1871 la revista ensalza las actuaciones de los revolucionarios, y en particular del ministro Echegaray, en un artículo que titula precisamente "La Administración de Obras Públicas en el período revolucionario".

No obstante esa vinculación con la *Revista* de tan ilustres promotores de la Revolución de 1868 la publicación mantuvo su independencia y ejerció su crítica con libertad. Así en septiembre de 1871 se ataca en la *Revista* a Manuel Ruiz Zorrilla, Ministro de Fomento, y más tarde sucesor de Sagasta en la Jefatura del Gobierno, por su reforma de la organización administrativa de las Obras Públicas, en un artículo en el que entre otras cosas se dice:

Una escena de la revolución de 1868.





"... pero a la gente radicalesca que por obra y gracia de la Gloriosa revolución de septiembre rige los destinos de esta en otro tiempo gran nación...".

Pronunciamiento de Madrid el 29 de septiembre de 1868. (Pereira).

¡Quién habría de pensar años atrás comentario semejante en una publicación que tanto había contribuido al advenimiento de la revolución! Tanto la revolución de 1854 como la de 1868 significaron una cierta paralización de las Obras Públicas, cuyo normal desenvolvimiento sólo se lograría años después del estallido revolucionario. En el caso de "La Gloriosa", la liberalización de la economía significó un declive de las Obras Públicas, entregadas a particulares y a Corporaciones Locales, a lo cual se sumaría la inestabilidad política del sexenio revolucionario. Es una época en la que los cuerpos de obras públicas están revueltos, se producen dimisiones en masa y se reduce a la mitad el Cuerpo de Ingenieros de Caminos y el de Ayudantes, a fin de equilibrar el presupuesto. La *Revista* publica una selección de todos los comentarios de la prensa en los que se atacaba esa decisión.

También la guerra carlista encontró eco periodístico en nuestra publicación. El 1 de enero de 1874 se inserta un artículo titulado "Las obras públicas y la guerra civil", en el



Alegoría de la revolución de 1868. (Tomás Padró).



Gobierno provisional, 1868. (Jean Laurent).

cual se enumeran los daños registrados en puentes y en comunicaciones como consecuencia de la lucha contra las facciones carlistas. A este respecto, en febrero de 1874 se publica una nota acerca del éxito obtenido por los ingenieros de ferrocarriles, que consiguieron en un gran movimiento de tropas transportar desde Miranda a Santander 13.951 hombres, 1.486 caballerías, 27 piezas de artillería y 577 vehículos en tan sólo 24 horas.

El 30 de noviembre de 1885 se publica a toda página esquela del fallecimiento de Alfonso XII.

La crisis nacional de fin del siglo XIX también queda reflejada en la *Revista*. En 1898 se publican varios números



Presa de El Villar. Colocación de la primera piedra por el Ministro de Fomento, José Echegaray.

especiales, el importe de de cuya venta se destina a los soldados españoles heridos en las guerras de Cuba y Filipinas. Fuera de su campo específico, la *Revista* publica un artículo en el que se establece una ilustrativa comparación entre las escuadras española y norteamericana, que tanta importancia tuvieron en el desenlace de aquellas contiendas. En sucesivos números se publican los donativos que vienen a engrosar la suscripción que bajo el título de "Por la Patria" intenta, aunque tardíamente, dotar a nuestro país de una escuadra digna y eficaz.

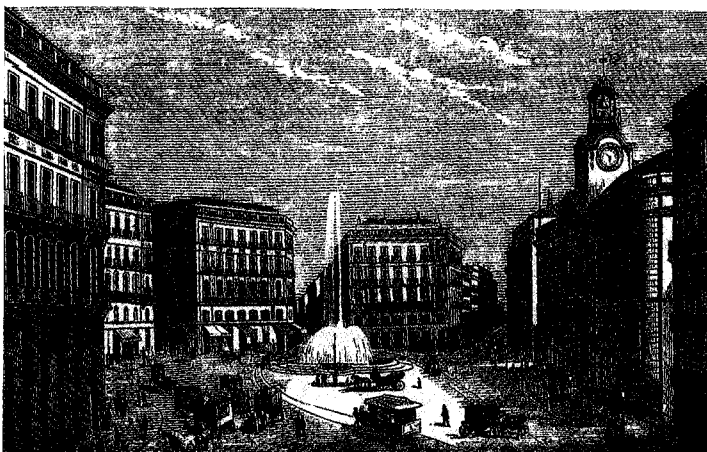
La pérdida de las últimas colonias, a cuyas obras públicas y otras vicisitudes (como el huracán que en 1876 asoló Puerto Rico) tantas páginas dedicó, quedó también reflejada en nuestro periódico. En un triste artículo aparecido el 13 de julio de 1899 y titulado "Los restos coloniales de España" se analizan las causas del "desastre" ya consumado, que había reducido a una tercera parte la extensión de nuestro país. Para intentar infundir algún optimismo se describen no obstante las migajas coloniales que aún posee España en el continente africano, pero bien claro se ve su pequeñez frente a las tierras perdidas.

La reacción regeneracionista tuvo un amplio apoyo en la *Revista*. El plan de Pantanos y Canales de Riego aprobado en 1902, redactado por Jose Nicolau y Sabater, cuyo principal ayudante fue Manuel Maluquer, a la sazón Director de la *Revista*, fue difundido ampliamente por ésta, haciéndose eco del mismo Rafael Gasset en las páginas del principal periódico diario de la época, "El Imparcial". El plan tuvo una decisiva importancia para el desarrollo de la política hidráulica en nuestro país, dentro de la línea regeneracionista de principios de siglo.

La *Revista de Obras Públicas* recogió en sus páginas alguno de los discursos de Gasset, así como los de la Corona y de Sagasta, en pro de la "regeneración" del país, mediante el renacimiento de las obras públicas y el logro de una eficaz política hidráulica. El papel desempeñado por la *Revista* en esta etapa de "regeneración" fue decisivo.

No ha sido todavía bien estudiada, a mi juicio, la decisiva aportación de los ingenieros de caminos a la corriente regeneracionista. "La regeneración del país es la suma de la regeneración de todos sus individuos", decía Echegaray desde el Ateneo. Pablo de la Alzola por su parte analiza las causas de la decadencia expuestas desde una óptica regeneracionista en su todavía vigente en muchos aspectos "Historia de la Obras Públicas en España" (1899). Tres años antes ya había expuesto ideas similares en "El problema cubano".

En 1900 subirían los regeneracionistas al poder, sentando las bases de lo que sería la política de Obras Públicas del siglo XX. Había que poner fin a la que Machado llamó "España que fue y no ha sido", "esa que hoy tiene la cabellera cana"; son los "años bobos" que avergüenzan a Galdós, los de la "tristeza del gigante vencido" que duelen a



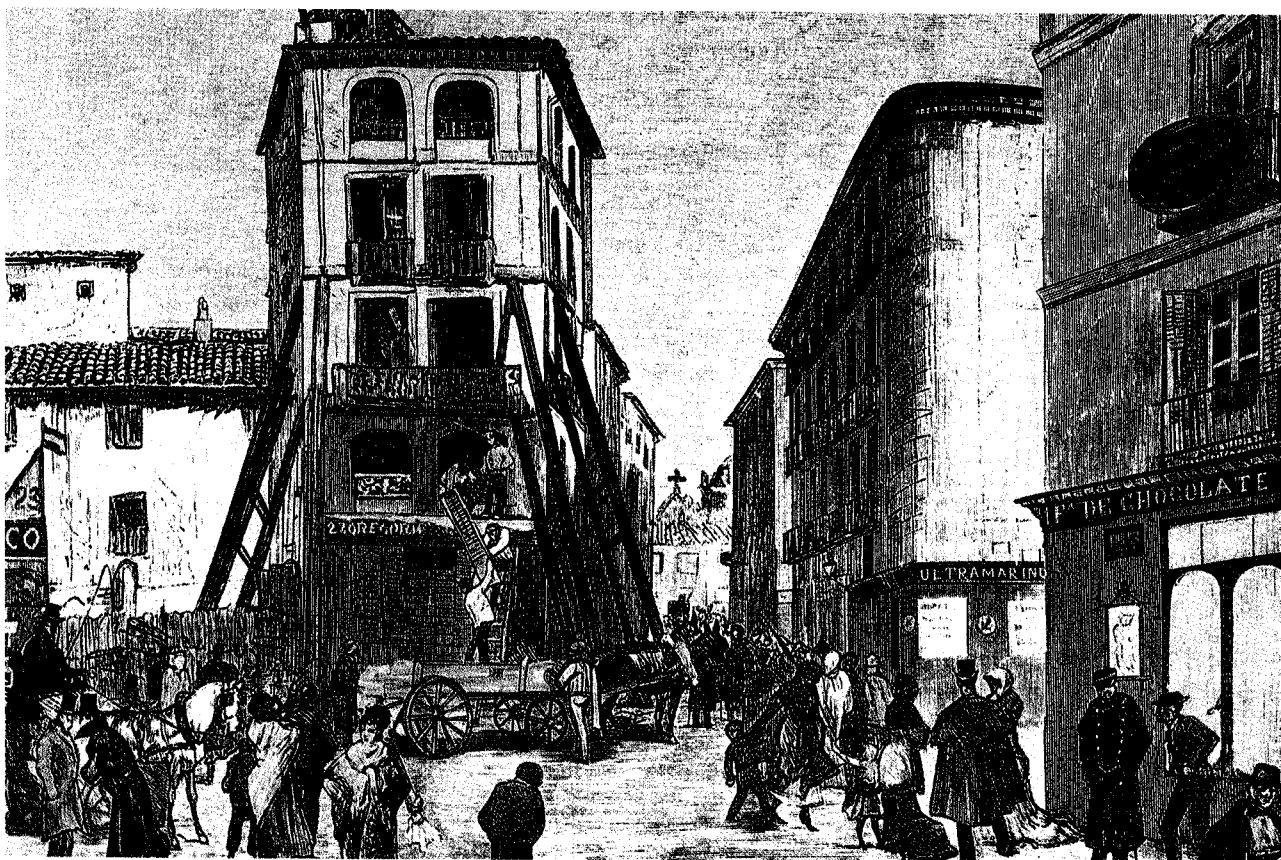
Menéndez Pelayo, los de "la España tahúr, zaragatera y triste", la del caciquismo que asusta a Ganivet y arranca propuestas de regeneración a Joaquín Costa –quien se había iniciado como pasante en el bufete de Gabriel Rodríguez- y a Lucas Mallada ("Los males de la Patria", 1891).

Las ideas regeneracionistas encontrarán su desarrollo en la espléndida "generación del 98" de la ingeniería española, la de los Ribera, Machimabarrena, Gómez Navarro, Zafra, González Quijano, Narciso Puig, Prieto y Vives, Sán-

chez –Cuervo, Granadino, Víctor Pradera, Orbegozo, Mendoza, Otamendi, Benjumea, Manuel Becerra y Lorenzo Pardo, entre otros.

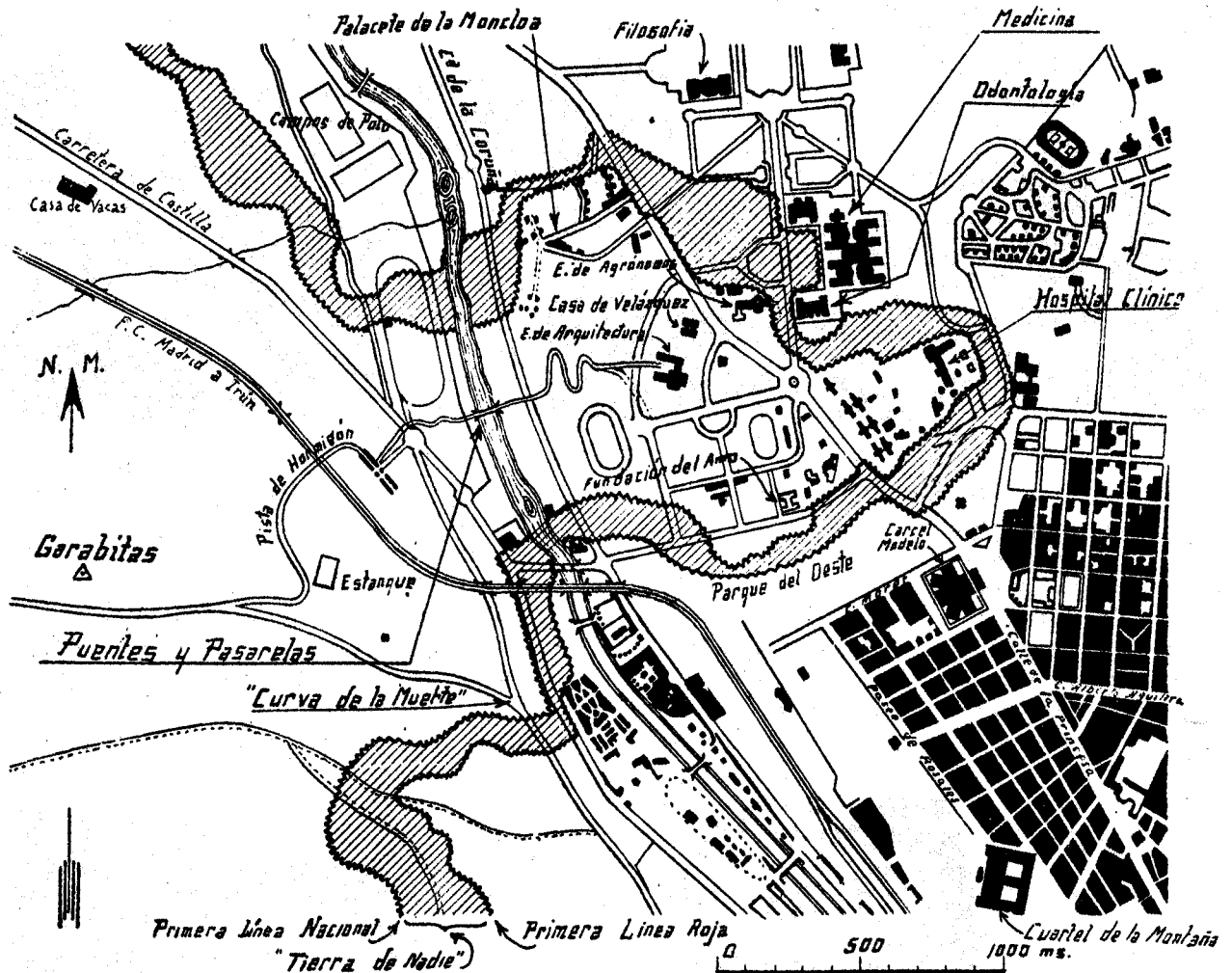
Como señala Orduña: "Los concurrentes al local de la Puerta del Sol, sede de la *Revista*, se dieron cuenta de que la "regeneración" de España había de venir del incremento de la riqueza nacional, estudiándose varias soluciones, entre ellas los pantanos para riegos y los caminos vecinales. Se desechó al parecer hacer campaña intensa en la *Revista*

Puerta del Sol hacia 1870. A la derecha, Grabado del descarrilamiento y robo del tren de Andalucía. 1872 en "La Ilustración Española y Americana".



Madrid 1874.

Plano del frente de Madrid. (ROP, 1940).



porque podrían interpretarla los numerosísimos "redentores" como medio de granjería en tiempos difíciles".

La proclamación de la República el 14 de abril de 1931 fue también recogida en la Revista, en su número de 1º de mayo:

"Acontecimientos políticos de la más alta importancia han conmovido nuevamente la vida nacional.

La vieja monarquía española, quebrantada por múltiples causas, no ha podido resistir al huracán de la opinión

pública, que con ocasión de las elecciones generales para la renovación de los Ayuntamientos se manifestó hostil a la secular institución monárquica, votando a favor de la República.

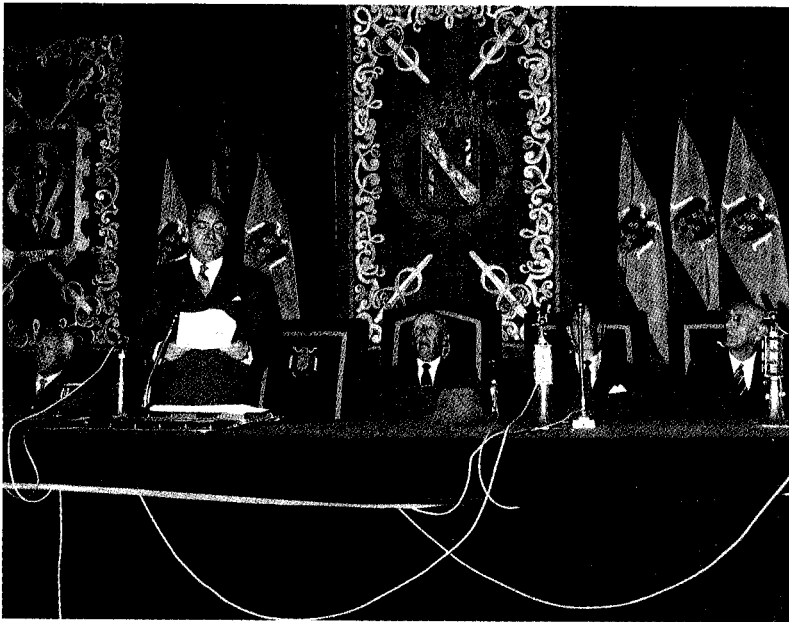
Tan honda transformación se ha operado sin más lucha que la legal de los comicios.

La proclamación de la República el 14 de abril de 1931 fue también recogida en la Revista, en su número de 1º de mayo

El Poder derrotado y el nuevo régimen triunfante han dado pruebas, en tan difícil y trascendental momento, de una sensatez que ha sido el asombro de propios y extraños. La paz nacional no se ha turbado lo más mínimo y los espíritus serenos hacen votos fervientes para que se mantenga, en bien de España.

La Revista de Obras Públicas, órgano de una colectividad numerosa y selecta, respetando las íntimas y variadas convicciones de cada uno, se hace intérprete del sentir colectivo, que es el de ver a la nación próspera y feliz; y como para lograr tan nobles propósitos es menester que individuos y colectividades se consagren al trabajo fecundo, el Cuerpo de Obras Públicas seguirá su gloriosa tradición de trabajo y adhesión a los Poderes constituidos para contribuir al engrandecimiento de la patria".

El estallido de la Guerra Civil, el 18 de julio de 1936, no tuvo curiosamente reflejo en el número de fecha inme-



El Ministro de Obras Públicas, Fernández de Mora en un acto presidido por Franco.

diatamente posterior (el de 1º de agosto), en el que no hay la más mínima mención del hecho, quizás porque se encontrara en la imprenta en dicha fecha.

La guerra (1936-39) sí quedó reflejada en nuestra revista y es muy interesante (desde el punto de vista periodístico) el número monográfico que sobre ella se publicó al finalizar la contienda. Hay que señalar que el período bélico fue el único en el que la publicación de la revista se in-

El Ministro de Obras Públicas, Calvo Sotelo y el de Industria Pérez de Bricio ante la maqueta de la Plaza de Colón (Madrid).



terruptió, por razones obvias. La Revista fue incautada y sólo se publicaron dos números después del Alzamiento, en el Madrid sitiado.

Reanudada la publicación, el 1 de marzo de 1940 se informa muy gráficamente de lo sucedido:

"La Revista de Obras Públicas reanuda hoy su publicación, interrumpida durante muy cerca de cuatro años. Al iniciarse el Glorioso Movimiento Nacional, todas las simpatías del Comité de Redacción estaban del lado del Gobierno que venía a restaurar la eterna tradición española. Los rojos lo sabían y desconfiaban; esperaban quizá una adhesión a su causa, entusiasta y explícita, quizá arrancada por el terror, y como ésta no llegaba tal como la deseaban, a los pocos días de ser publicado el primer número de agosto de 1936, un grupo de indeseables irrumpió en nuestra Redacción, pistola al cinto, y se incautaron de la Revista a nombre del "Sindicato Nacional de Arquitectura e Ingeniería de la Unión General de Trabajadores".

Aun intentaron que el Comité de Redacción continuara sus trabajos bajo aquella improvisada dirección, pero ninguno de sus miembros se prestó a colaborar en tales condiciones, y pocos días después, bajo un nuevo Comité, siguieron publicando algunos números, utilizando el original, en su mayor parte, por nosotros acumulado; pero cuando éste se agotó, y ello ocurrió a los tres meses, cesaron en su empeño".

El 1940 se recoge el discurso del general Franco en el primer Aniversario del final de la guerra:

"... Las obras públicas, creando riqueza y revalorizando la existente, son para una nación un excelente regulador que ampara, impulsa y estimula su prosperidad... Las obras públicas, completando la iniciativa particular vienen a resolver este problema".

En parecidos términos se expresa en la Revista el Ministro de Obras Públicas, ingeniero A. Peña Boeuf.

En noviembre de 1975 la muerte de Francisco Franco y la elevación al trono de Juan Carlos de Borbón quedan también reflejados en la Revista que con una escueta "entrada" reproduce el testamento político del primero y el mensaje del nuevo Rey a las Cortes Españolas, acompañados de fotos a toda página de cada uno de ellos.

Como puede verse la Revista no sólo ha sido una publicación técnica. Su faceta periodística y de reflejo de la actualidad queda constatada en sus páginas, en las que quedaron registrados los principales acontecimientos históricos de nuestro país, aunque la información se enfoca desde la óptica de su relación con las obras públicas.

LA REVISTA, COMO MEDIO DE CRÍTICA Y PRESIÓN

La *Revista* ejerció su papel crítico con las decisiones del Poder en muchas ocasiones. Baste citar como ejemplos al respecto cómo ya en su primera época (1854), en defensa de los intereses de los ingenieros, la *Revista* se hace eco del malestar de sus lectores porque no estuvieran representados los ingenieros jóvenes en la Comisión encargada de informar los Reglamentos de los Cuerpos de Ingenieros de Caminos y de Minas. O en 1865, por la forma en que se habían nombrado los miembros de la Comisión encargada de redactar el Proyecto del Plan General de Ferrocarriles. O en 1870, con las críticas a Echegaray, a quien se llama "Ministro matemático" con ocasión del Decreto del Ministerio de Fomento por el que se organiza el Instituto Geográfico, que se encomienda a militares. O en 1871, en el que se critica también agriamente a Manuel Ruiz Zorrilla, ministro de Fomento, por su reforma de la organización administrativa de las obras públicas a la que ya nos hemos referido anteriormente.

La *Revista* ejerció la crítica del Poder, como corresponde a todo periódico que se precie de independencia, sobre todo en sus primeras décadas de existencia. Cabría preguntarse si no sería ese espíritu independiente y crítico, aunque sin exageraciones, el

que contribuiría al atractivo de la revista y por consiguiente a su supervivencia editorial.

En su papel como medio de presión fueron muy significativas las campañas que la *Revista* llevó a cabo para conseguir mayores consignaciones presupuestarias para obras públicas, particularmente durante las primeras décadas del siglo XX. En 1905, por ejemplo, se aplaude a Gasset, reproduciéndose íntegramente el debate en el Congreso por el que se aprobó un presupuesto de 100 millones de pts. para obras públicas. Algo similar se registra en 1909, con los ministros Sánchez Guerra y Gasset, con los debates sobre el Plan Nacional de O.P. y el presupuesto para obras de riego respectivamente. Y algo parecido ocurre en 1911. El decisivo papel jugado por esta publicación ha sido puesto de manifiesto por autores ajenos a nuestra profesión: "Los gastos de Fomento no dejaron de ocupar elevados porcentajes en el total de los realizados por el Estado. A ello contribuyeron las campañas de prensa que se auspiciaban desde la *Revista de Obras Públicas*. Desde sus páginas se apoyaban sin ambages las decisiones o noticias de presupuestos extraordinarios para Obras Públicas... Los argumentos eran fundamentalmente la necesidad de acercamiento a los principales países europeos

y combatir el paro, utilizando fundamentalmente el sistema de obras por administración. Pedro M. González Quijano se destacó especialmente en este campo".

"Para ilustrar este punto se podrían ofrecer muchas referencias. La *Revista de Obras Públicas*, órgano de expresión de los ingenieros de caminos, tomando casi literalmente palabras pronunciadas por Abilio Calderón —en ese momento director general de Obras Públicas— en la defensa ante el Parlamento de un proyecto de construcción de carreteras por el sistema de administración, publicaba noticia de una reunión que había mantenido el ministro, Ugarte, con los ingenieros para presentarles un plan de obras públicas por administración.

También cabe citar como ejemplo la interesante y documentada conferencia que pronunció en el Ateneo de Madrid Pedro M^a González Quijano y que recogió la *Revista de Obras Públicas* (1919). Se muestra muy crítico ante lo que denomina ausencia de previsión en los planes generales y de ejecución de las obras públicas y de estar éstas sujetas al interés particular de las conveniencias electorales de los diputados.

O también el proyecto de presupuesto extraordinario presentado por Alba y propuesto por Gasset para Obras Públicas y que recibió todos los parabienes en la revista durante el segundo semestre de 1916 y toda la oposición política en el Parlamento" (V. Ortuñez).

En efecto, es muy significativo el relieve que la *Revista* otorga en 1916 al Plan Extraordinario de Gasset o el artículo "No mas presupuestos anuales para la construcción de obras públicas" (16.11.1916) en el que se argumenta la necesidad de una consideración plurianual de las consignaciones destinadas a la ejecución de la política de obras públicas para que esta sea realmente eficaz.

El deseo de brindar a sus lectores una información más viva que la que un artículo podría proporcionar dio lugar a que la *Revista* en bastantes ocasiones reprodujera sesiones del Congreso, con debates e interpelaciones, así como de reuniones en las que se trataban asuntos de interés para los lectores.

Pero no siempre ese papel como medio crítico y de presión pudo desempeñarse. En particular durante el gobierno de Francisco Franco no era posible ejercer la crítica y la *Revista*, como el resto de la prensa, no pudo hacerlo, como tampoco pudo actuar como medio de presión ante un Régimen político en el que ello no solo no hubiera tenido resultado sino que incluso pudiera haber sido contraproducente.

LA REVISTA, CAUCE DE POLÉMICAS

Ninguna publicación que pretenda despertar interés "periodístico" puede dejar de ser cauce o soporte de polémicas. Y la *Revista* lo fue en muchas ocasiones.

En su papel como medio de presión fueron muy significativas las campañas que la *Revista* llevó a cabo para conseguir mayores consignaciones presupuestarias para obras públicas, particularmente durante las primeras décadas del siglo XX

En su declaración programática de 1854 ya afirma:

"Convencidos también de que el choque de las opiniones contrarias produce la verdad, prescindiremos de las nuestras particulares, para presentar al público todo cuanto se quiera decir en lenguaje digno y decoroso, en pro ó en contra de cualquier principio ó sistema".

Ya en el mismo año de su fundación (1853) la *Revista* albergó una polémica sobre asuntos ferroviarios entre Leopoldo Brockman, ingeniero ferroviario al servicio del marqués de Salamanca (y constructor más tarde de los ferrocarriles de los Estados Pontificios) y J.S. (¿Juan Subercase?). En estos primeros números se incluye también una réplica de los ingenieros redactores al marqués, quien al parecer había acusado a los ingenieros de caminos de negar la viabilidad de los ferrocarriles en España. Debía estar muy fastidiado José de Salamanca ante las críticas generalizadas y acusaciones de corrupción a los Gobiernos que tanto le habían favorecido en las concesiones ferroviarias.

A la cuestión del polémico deslinde de competencias profesionales entre arquitectos e ingenieros (para lo cual se constituyó una comisión específica) dedicó la *Revista* varios comentarios en 1855. Otra polémica fue la que se produjo con los ingenieros de minas, al publicarse en la revista en 1865 un suelto sin firma (al parecer obra de Gabriel Rodríguez) criticando un trabajo del ingeniero de minas Martínez Alcibar, el cual se sintió ofendido personal y corporativamente. Al final una Comisión Mixta de ambos colectivos hizo público un documento apaciguador.

En el número del 15 de septiembre de 1868 la *Revista* contestaba a un artículo de "Las Novedades" en el que se decía "que se da mucha materia en la Escuela de Ingenieros de Caminos, que es una Escuela vanidosa, que pretende absorberlo todo y que los alumnos, con tanto estudiar, saldrán idiotas". Años después, al finalizar el siglo, habrá de entablarse en la *Revista* una polémica entre Luis Octavio de Toledo, profesor de la Facultad de Ciencias y Eusebio del Busto, de la Escuela de Minas, sobre el programa de ingreso aprobado por las Escuelas de Caminos y de Minas, al parecer demasiado teórico. En 1901 intervendrá en la polémica Amós Salvador, quien en sus "Apuntes sobre Instrucción Pública" propugna métodos más liberales para la enseñanza.

Otra polémica curiosa fue la que tuvo lugar en 1870 en relación con los conocimientos paleontológicos de los Ingenieros de Caminos, a raíz del

A la cuestión del polémico deslinde de competencias profesionales entre arquitectos e ingenieros (para lo cual se constituyó una comisión específica) dedicó la *Revista* varios comentarios en 1855

El contenido esencialmente técnico, científico y profesional propio de la *Revista* no impidió que en sus páginas se incluyeran también noticias e informaciones de carácter más general, sobre temas no relacionados con nuestro campo específico, lo que siempre le proporcionó un atractivo adicional, en cierto modo "periodístico", que siglos después todavía sigue vigente al hojear sus viejos números

descubrimiento en 1868 de los restos de un mastodonte en la madrileña explanación del Cerro de la Plata, los cuales se propuso que pasasen a la Escuela de Caminos, cosa que finalmente no fue autorizada por el Ministerio.

Es también muy significativa la campaña emprendida en 1895 desde la *Revista* contra la petición de convalidación del título de la Escuela Central de Artes y Manufacturas de París por el de Ingeniero de Caminos, solicitud que un español presentó ante las autoridades de nuestro país.

En agosto de 1905 J.M. Comet y Mas publicó una carta abierta para D. Federico Rahola rebatiendo la acusación de que los ICCP son enemigos de la industria española, que desconocen en sus proyectos a los productos de la industria nacional, etc, etc. Otros muchos ejemplos de polémicas pueden encontrarse en la *Revista* en años posteriores.

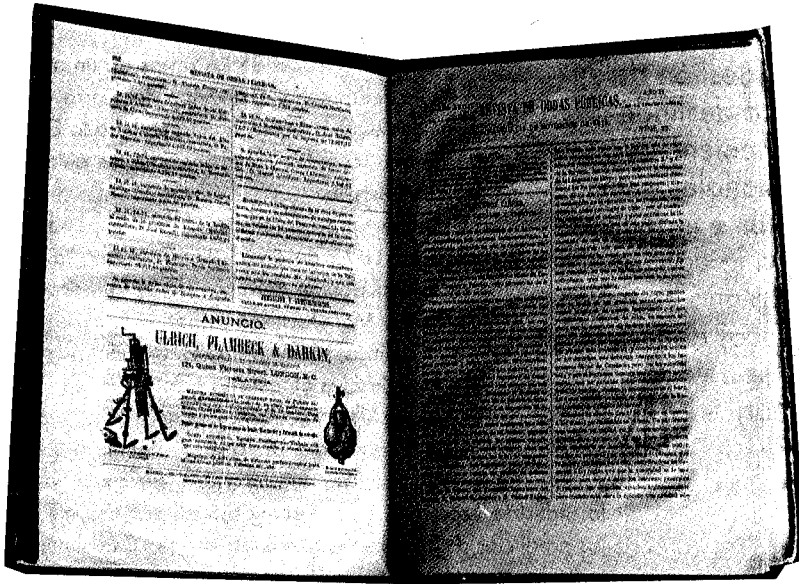
LA REVISTA, INFORMACIÓN PLURAL

El contenido esencialmente técnico, científico y profesional propio de la *Revista* no impidió que en sus páginas se incluyeran también noticias e informaciones de carácter más general, sobre temas no relacionados con nuestro campo específico, lo que siempre le proporcionó un atractivo adicional, en cierto modo "periodístico", que siglos después todavía sigue vigente al hojear sus viejos números. Ya se han comentado informaciones relacionadas con los acontecimientos políticos que se sucedieron desde su nacimiento. Al margen de la actualidad política, si ya en el primer número se informaba de la aplicación de los presidiarios a las obras públicas en nuestro país o acerca del tendido del ferrocarril de Nueva York a Buffalo en Estados Unidos (que significaría el primer paso hacia la conquista del Oeste americano), otros temas parecían menos relacionados con la ingeniería.

Por ejemplo, la economía fue objeto de atención permanente ya desde sus orígenes, posiblemente gracias a la influencia de Gabriel Rodríguez, ingeniero que sería más tarde uno de los más eminentes economistas españoles del siglo XIX, Ministro de Hacienda y acérrimo defensor del librecambismo. Ya en 1854 publica en la *Revista* una reseña tan ilustre colega que más tarde ejerció con éxito su otra profesión de abogado y fundó "El Economista".

La propia *Revista*, en su declaración programática de 1854, decía con claridad:

"La Revista cree, pues, que las cuestiones más importantes, en cuanto a las obras públicas to-

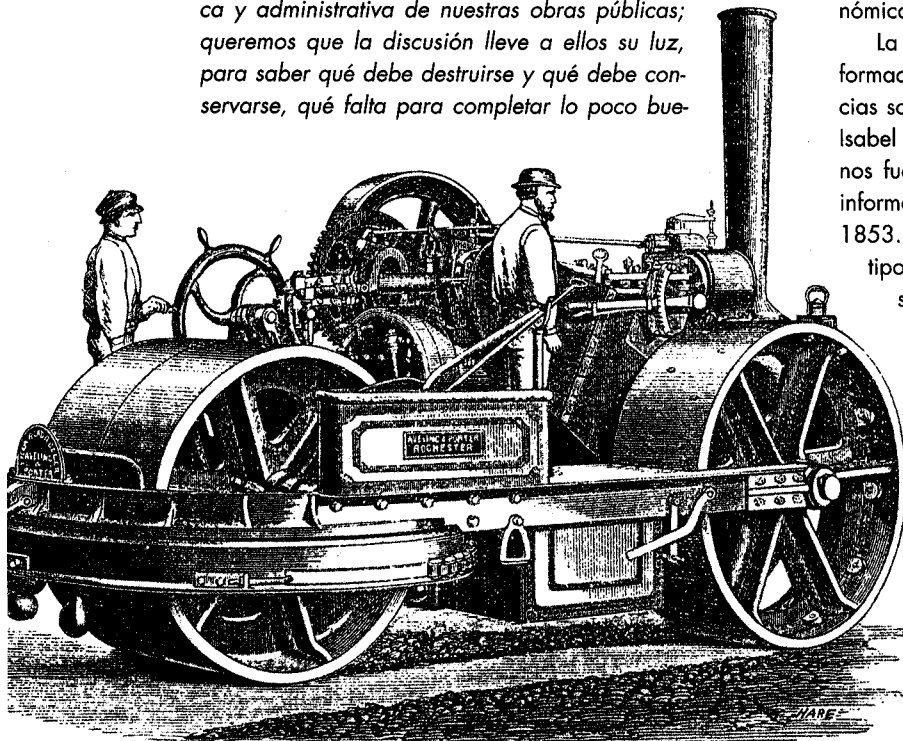


La ROP en 1875.

ca, son las económicas, que enseñan lo que con ellas se alcanza y las localidades en que conviene ejecutarlas. Las cuestiones económico-administrativas, que tratan del sistema que debe adoptarse para la ejecución, vienen después, seguidas de las que se refieren a la parte técnica de la construcción, que también aparece ligada, si bien menos fuertemente, con los principios económicos y administrativos".

(.....)

"Queremos que se examinen con detenimiento los principios que actualmente rigen en la parte económica y administrativa de nuestras obras públicas; queremos que la discusión lleve a ellos su luz, para saber qué debe destruirse y qué debe conservarse, qué falta para completar lo poco bue-



no que tenemos y con qué se debe reemplazar lo absurdo. Los sistemas de concesión de obras públicas al interés privado, especialmente de los ferrocarriles, la organización del servicio en las que el Estado costea y construye, la expropiación y la imposición de servidumbres, las contratas y sus condiciones, las reglas de conservación y policía de tránsito, la institución de los portazgos, las tarifas de peaje y transporte en los caminos de hierro, el aprovechamiento de las aguas corrientes para el riego y la industria fabril, las bases de la legislación de máquinas de vapor, de que nada tenemos en nuestro país, y tantas otras cuestiones que podríamos citar, además de los estudios sobre las circunstancias generales y locales de nuestra riqueza, deben someterse a ese examen, a esa discusión, que únicamente puede conducirnos a completos y satisfactorios resultados".

Han sido muchos los artículos y las informaciones publicadas en la Revista sobre temas económicos y sociales. "En su etapa inicial la redacción de la Revista —dice C. Orduñera el lugar de ensayo de nuestros ingenieros economistas, allí discutían y hablaban del libre cambio, de la liga de Manchester, de todas las cuestiones económicas entonces palpitantes y que luego desarrollaban en El Ateneo, en la Bolsa o en "El Economista", periódico fundado por Gabriel Rodríguez".

A título de ejemplo, en 1904 son muy interesantes los artículos de Pablo de Alzola "sobre el proyecto de ley para mejorar los cambios". Y en 1906 otros sobre la política económica mundial y nuestra reforma arancelaria.

La Revista ha dado siempre cabida en sus páginas a informaciones sobre asuntos "variados". Por no citar las noticias sobre los progresos del Canal de Suez o del Canal de Isabel II o del Canal de Panamá, otros temas algo más ajenos fueron también tratados. Sobre alumbrado eléctrico se informaba ya en 1855, sobre telegrafía eléctrica ya desde 1853. En 1856 se informa sobre la aplicación del daguerrotipo (antecesor de la fotografía) para obtener una representación exacta del fondo del mar, en 1865 se informa del descubrimiento de la dinamita; en 1871 se informa de la asistencia de los Reyes a la presentación en Madrid de un artefacto, anticipo del teléfono, que sirve para comunicarse dentro de la ciudad. El 1º de enero de 1877 se inserta una nota acerca de un trascendental invento, la máquina de escribir, de la que se dice:

"No es necesario con este nuevo aparato saber escribir, basta saber leer. Consiste en un teclado en el cual están marcadas las letras y los números. Al tocar las teclas sube un alambre vertical a cuyo extremo está la letra o número y choca con una cinta impregnada

con la tinta, dejando impresa en el papel, el cual está colocado en un rodillo que se hace girar por medio de un manubrio. La letra es de carácter de imprenta, pues hay algunas dificultades para que sea cursiva. Pueden sacarse muchos ejemplares con la prensa como autógrafa, así es que se la emplea ya para tiradas de volúmenes de libros o folletos. Está en Valencia comisionado para decidir los encargos de adquisición el Cónsul de Alemania, el cual usa una que funciona perfectamente. Es muy útil para establecimientos o casas de gran correspondencia, economizando escribiendo. Las hay de dos mil reales y de otros precios”.



José Echegaray.

En 1878 se da noticia del fonógrafo parlante que Graham Bell había descubierto dos años antes. También se informará sobre la fotografía en colores (1893), sobre la “comunicación racional con otros mundos” (1893), sobre “la visión a través de cuerpos opacos”, rayos X (1896) Roentgen, sobre las telefotos (1898) “visión a distancia por la electricidad”, etc. En particular la historia de la aeronáutica y de la aerostación puede seguirse detalladamente en nuestra revista, que siempre le prestó gran atención ya antes de que el ingeniero Torres Quevedo tomara parte decisiva en la misma.

Sucesos como la catástrofe del “Machichaco” en Santander, o el hundimiento de la estación de Charing Cross en Londres (1903) o la catástrofe de San Francisco encontraron también eco en la Revista.

Muy interesante como narración periodística es la que hace José Echegaray en 1905 sobre la aventura que vivió al visitar la obra del túnel de Mont-Cenis y de sus apuros para eludir la prohibición de sacar croquis de las perforadoras y compresores que se estaban utilizando. Poco después sería nombrado, una vez más, Ministro de Hacienda.

También es muy “periodística” (a pesar del tema) la narración del asesinato del ingeniero Carlos de Angulo (1906) o el número monográfico sobre la guerra civil española, que es una buena muestra de información bélica.

En los primeros años del siglo XX se presta en la Revista mucho interés a los temas del Norte de África, coetáneo escenario de guerras para nuestro país. Son informaciones de carácter geográfico, etnográfico, histórico, etc. de gran interés por el rigor y erudición de que hacen gala varios ingenieros autores de los artículos. También son de mucho interés geográfico los artículos sobre Egipto y su

transformación publicados en 1905. O en el terreno puramente cultural los artículos del ingeniero Saavedra, develador de Numancia, o de Prieto y Vives sobre lacería o los numerosos artículos históricos sobre arte, arqueología, incluso astronomía, publicados habitualmente en estas páginas.

LA REVISTA COMO EMPRESA PERIODÍSTICA

No consta quienes fueron los fundadores de la Revista en 1853. Parece probable que fueran un grupo de ingenieros jóvenes vinculados al claustro de profesores de la Escuela. Seguramente eran mentes inteligentes y perspicaces, conocedoras del poder de la información y de la prensa y conscientes de la necesidad de disponer de un medio propio. En la Revista se hace referencia a los llamados ingenieros sostenedores y cada año se renovaba la redacción, integrada por ingenieros de Caminos, sin perjuicio de la existencia de un Presidente, Director o Editor y de una modesta infraestructura que aseguraba la continuidad de la publicación. Siempre se ha considerado a José Echegaray, Eduardo Saavedra y Gabriel Rodríguez como participantes destacados en la etapa fundacional de la Revista. Pocos periódicos pueden presumir de contar con un premio Nóbel de Literatura o de un Académico o de ministros destacados entre sus fundadores o principales colaboradores. Saavedra y Rodríguez fundarían años más tarde otros periódicos. Sagasta dirigió y adquirió “La Iberia”, que le catapultó al liderazgo político.

Si bien la redacción corría fundamentalmente a cargo de los profesores de la Escuela fue siempre muy importante la colaboración de ingenieros destinados en otros servicios de las Administraciones o de las empresas.

En 1857 la redacción de la Revista estaba situada en la Carrera de San Jerónimo, número 10. Como editor responsable figuraba D. Agustín Monterde, si bien como ya se ha indicado el comité de redacción cambiaba cada año. Más tarde (1861) la redacción se trasladó a la Carrera de San Jerónimo, número 22-2º. En 1865 fallece D. Agustín Monterde, que había asegurado la continuidad editorial año tras año, encargándose desde entonces de dicha función D. Francisco González. Desde 1854 se venían publicando relaciones de los ingenieros encargados de la redacción de la revista en cada año.

En 1870 la redacción, que se ha trasladado a la calle de la Montera, 20, está presidida por D.

Muy interesante como narración periodística es la que hace José Echegaray en 1905 sobre la aventura que vivió al visitar la obra del túnel de Mont-Cenis y de sus apuros para eludir la prohibición de sacar croquis de las perforadoras y compresores que se estaban utilizando

Juan Moreno Rocafule. En 1873 el Presidente de la Redacción era D. Luis de Torres Vildósola.

A finales de esta década aparece una figura muy importante para la *Revista*: D. Manuel Maluquer, como Secretario de Redacción, entre cuyas iniciativas debe destacarse la intensificación de la "Revista de Revistas", sección de recopilación de artículos interesantes procedentes de la prensa extranjera.

En 1883 se produce una reforma importante en la estructura de la *Revista*, que se desdobra en dos publicaciones. En una se incluirá la parte doctrinal, los artículos científicos y técnicos de cierto nivel. En la otra, titulada "Boletín de noticias y anuncios" se publicarían las informaciones "ligeras". Esta segunda parte sería, desde un punto de vista periodístico, muy superior a la otra. Puede decirse que se iniciaba la mejor época de la *Revista*, desde el punto de vista informativo y no exclusivamente de comunicación científica. En

el Boletín aparecerían las noticias que fueron jalonando el espectacular progreso registrado en la ciencia y la técnica en los últimos años del siglo XIX. Las secciones que se integran en el Boletín son las de Noticias, cada vez más completa; la de subastas de obras, que proporcionaba una información de gran utilidad a los contratistas, aún con merma del interés general y del nivel de la *Revista* (justificada por que era concesión necesaria al sostenimiento económico de la publicación), bibliografía nacional y extranjera, legislación (sus colecciones legislativas anuales eran muy solicitadas), movimiento de personal de los Cuerpos de Obras Públicas (Sección muy leída para apreciar las vacantes y la posibilidad de traslados y ascensos), etc. Según la redacción se garantizaría la puntualidad del Boletín y en cuanto a la parte doctrinal se intentaría "la mayor regularidad que nos sea dado conseguir".

Hacia 1888 la *Revista* atraviesa un período de decadencia. "Llegó ésta —dice Machimbarrena— a un grado tal, que los Ingenieros y las mismas oficinas de nuestra especialidad la echaban al cesto de los papeles viejos, sin romper siquiera la funda que cubría los números. Se decía que un conserje casi sin nombre, pues se apellidaba González, era el único que cuidaba de que saliera el periódico, y a falta de original echaba mano de la Memoria anual de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, u otra análoga, que se habían repartido profusamente, y con



Práxedes Mateo Sagasta.

Hacia 1898 la *Revista* experimenta un auge importante que la lleva incluso a nombrar por primera vez corresponsal fuera de España, abriéndose en Londres una oficina en la que también se gestionarían asuntos comerciales dentro del campo de las obras públicas

el vilipendioso "se continuará" iban apareciendo a trozos en una serie de números".

La crisis duró varios años. En 1893 las suscripciones eran insuficientes y el interés del público por la *Revista* había descendido. El 28 de febrero de 1893 se anuncia una pequeña reforma, que sin modificar el Boletín, reuniría seis números quincenales de la parte doctrinal de la *Revista* en un solo número trimestral, debido sin duda a razones económicas.

En vista de los apuros económicos por los que la *Revista* atravesaba se propone a final de 1893 una gran reforma, con mayor colaboración de todos los Ingenieros de Caminos, como Cuerpo Nacional. Se estructura la Dirección, que se estipula quede formada por un presidente, perteneciente a la clase de los Inspectores Generales del Cuerpo y un Consejo de seis vocales, dos de los cuales serían Ingenieros Jefes y los otros cuatro Ingenieros primeros y segundos. Habría también un secretario, también ingeniero, con una retribución en sueldo y en porcentaje del importe de las

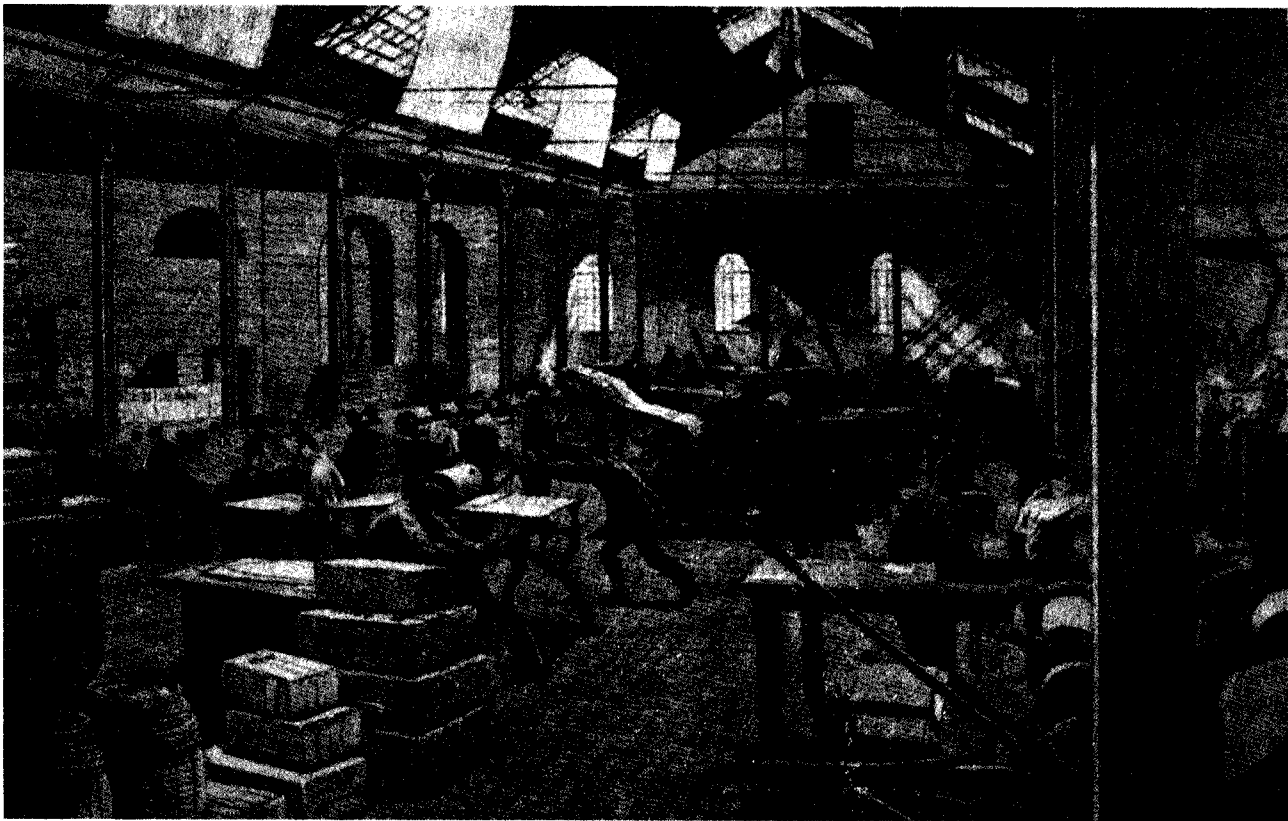
suscripciones.

Al año siguiente, la *Revista* de Obras Públicas aumentó la superficie de sus páginas y sufrió una nueva reestructuración, siendo nombrado Presidente D. Luis Sainz y Gutiérrez, Inspector General del Cuerpo y Redactores los Sres. Presidentes de las comisiones regionales de ingenieros y un profesor de la Escuela de Caminos que fue en principio D. Luis Gaztelu. De secretario actuaba D. Manuel Maluquer y colaboradores eran "todos los Ingenieros de Caminos". El secretario cobraría 1.000 ptas, anuales más el 5 por 100 del producto bruto por suscripciones y anuncios y el profesor redactor, el mismo porcentaje.

Se establecían tres publicaciones dentro de la *Revista*: el Boletín, que pasaba a ser semanal, los Anales, que serían trimestrales y la Colección Legislativa, de aparición anual. Por acuerdo del Comité de Dirección, se decidió que la publicación de la *Revista* acabaría si en 1897 la situación no había mejorado.

En dicho año se volvió al formato 24 x 34 cm. y se hacía constar en portada que la *Revista* era "Fundada y sostenida por el Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos".

Hacia 1898 la *Revista* experimenta un auge importante que la lleva incluso a nombrar por primera vez corresponsal fuera de España, abriéndose en Londres una oficina en la que también se gestionarían asuntos comerciales dentro del campo de las



Unos talleres de impresión de libros y revistas en Madrid a finales del siglo XIX.

obras públicas. Un precedente remoto de los corresponsales de la *Revista* en el exterior habían sido los trabajos de Arturo Marcoartú sobre la Exposición Universal de 1853 en Dublín, que le dio ocasión asimismo para otros artículos sobre los FF.CC. ingleses o las cubiertas de las estaciones de Liverpool y de Birmingham (1854), o los ya citados informes ("reportajes") de Echegaray, Churruca, etc., con motivo de sus viajes y comisiones al extranjero.

Por cierto que en 1905 la *Revista* se permite el lujo de señalar a Ramiro de Maeztu como "nuestro redactor en Londres" (al publicar un artículo sobre el problema del agua en Egipto y España).

La *Revista* dedica muchas páginas a los anuncios de subastas y concursos, que a pesar de la guerra de Ultramar, parecían atravesar una época de gran actividad.

Al poco tiempo comienza otra época difícil para la *Revista*. La reducción de créditos para obras públicas como consecuencia de las guerras de Cuba y Filipinas, se tradujo, como es lógico, en menor actividad y la pérdida de las Colonias, en un pesimismo morbosos y una desgana que dio lugar a que apenas se lograsen algunos artículos de colaboración. En estas condiciones D. Manuel Maluquer se encargó desde el 1 de enero de 1906 de la Dirección, sin redactor alguno, y se hizo la ilusión de industrializar la *Revista*, reduciendo los gastos a un mínimo y haciendo él mismo todas las funciones, claro es que en estas condiciones,

se producía un pequeño déficit, porque la *Revista* no podía tener el mismo interés que cuando se redactaba por muchos, déficit que Maluquer subsanó con sus propios recursos mientras pudo.

En su salutación a los lectores anuncia que se retribuirán los artículos y saluda a la prensa colega. Se había llegado a un acuerdo para separar de la *Revista* el boletín de la Asociación de ICCP, al que fundamentalmente se reservarían los temas relativos a la defensa del interés profesional. La redacción y administración estaban en la Plaza de Oriente, 6, 1ª dcha, local al que se habían trasladado después de varios años en la Puerta del Sol, 9.

La tercera época de crisis importante de la *Revista* se produce hacia 1921. Tenía un déficit de 20.113,50 pts (cifra entonces importante) que condujo a una práctica suspensión de pagos "sin contar con los sacrificios que de su bolsillo particular venían haciendo Maluquer y algunos de sus más íntimos amigos y compañeros".

En 1922 la Asociación del Cuerpo, como propietaria de la *Revista*, se dirigió a la Escuela solicitando que ésta se hiciera cargo de la publicación. El asunto se debatió en el Claustro y al final se aceptó el encargo, nombrándose Director a V. Machimbarrena, a pesar de que todavía no ocupaba la Dirección de la Escuela. A partir de él los sucesivos Directores serían los de la propia Escuela.

Como anécdota curiosa Machimbarrena indica que:

"Al dar los primeros pasos, para reorganizar la Revista, se me acercaron dos Ingenieros jóvenes, diciéndome que pensaban crear el periódico "Ingeniería y Construcción", por lo que me proponían que sumásemos nuestros esfuerzos para hacer una sola revista técnica más importante. Les contesté que siendo los sumandos heterogéneos, la adición no era posible. Ellos seguramente aspiraban a dar vida a un periódico de empresa, de carácter lucrativo, y nuestra Revista era órgano de una colectividad y, por lo tanto, esencialmente corporativo, por lo que los beneficios que obtuviera se emplearían en mejorar la publicación y no en repartir dividendos, a lo que legítimamente ellos aspirarían. Además, ambas publicaciones podían vivir independientes, en perfecta armonía, en beneficio de la cultura patria, como así ha ocurrido".

Los Directores de la Revista han sido siempre Ingenieros de Caminos, incluso sorteando la obligación impuesta durante alguna época por la Ley de Prensa e Imprenta (M. Fraga) de que los rectores de publicaciones periódicas tuvieran titulación de periodista

Por una Real Orden se autoriza a la Escuela "para que dirija, redacte y administre libremente una Revista técnica que sea órgano del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos y de la cultura profesional". Para los primeros pasos se obtuvo una subvención de 7.500 pts del Director General de Obras Públicas José Nicolau, que no se llegaron a utilizar en lo sucesivo.

"El día 1º de mayo de 1923, dice Machimbarrena, a los setenta años justos de su nacimiento, apareció el primer número de esta nueva etapa de la Revista cuyo éxito fue rotundo. Llegó a ser la mejor Revista técnica española. Su fama traspasó las fronteras, y muchos periódicos de Europa y América reproducían sus artículos, con la particularidad de que los grabados tenían su leyenda en español, lo contrario de lo que ocurría en tiempos pasados, en los que, por escasez de original, había que recurrir a traducciones, especialmente del francés, y las figuras reproducidas tenían su explicación en este idioma extranjero. Revistas técnicas belgas, inglesas, nunca francesas, traducían nuestros artículos literalmente, en la forma expuesta, o hacían extractos de ellos, indicando su procedencia. Los periódicos americanos de habla española, menos escrupulosos en esta materia, reproducían los artículos de la revista como si fueran originales de aquéllos."

Y así siguió publicándose la Revista con la sola interrupción provocada por la guerra civil, a la que antes se ha aludido.

En 1940 a Machimbarrena sucedió como Director D. Manuel Aguilar, conde de Casa Rul, y se incorporó como

Redactor Jefe D. Salvador Canals, figura tan importante para la Revista como décadas antes lo había sido el ya citado Maluquer. Él y D. Joaquín Serrano Tormo como Secretario, a quién tuve el honor de sustituir en esa tarea a partir de 1970, aseguraron la continuidad de la publicación. En particular era digno de admiración D. Salvador Canals, quien en sus últimos lustros de vida, ya muy mermado en sus facultades físicas y en particular de la vista (usaba una potente lupa para poder leer) seguía acudiendo a la redacción de la Revista, aconsejando y dirigiendo su elaboración hasta prácticamente poco tiempo antes de su fallecimiento.

La Revista, asistida por un Comité integrado en su mayoría por profesores de la Escuela al cual se incorporaron en la última época representantes del Colegio y de la Asociación, siguió mensualmente dando cumplida información del progreso de las obras públicas y sirviendo de cauce de expresión a los Ingenieros de Caminos. Se sucedieron los Directores: Carlos Benito, Juan Batanero, Enrique Balaguer, José Antonio Torroja y Vicente Sánchez Gálvez, con todos los cuales tuve la suerte de colaborar.

Los Directores de la Revista han sido siempre Ingenieros de Caminos, incluso sorteando la obligación impuesta durante alguna época por la Ley de Prensa e Imprenta (M. Fraga) de que los rectores de publicaciones periódicas tuvieran titulación de periodista.

Se introdujeron cambios técnicos en la publicación, a medida que era posible. En particular en la década de 1970 cambió el formato de "holandesa" a UNE-A3, se consolidó la publicación de al menos un pliego (16 páginas) a todo color en cada número, se pasó de composición tipográfica a "offset", etc.

El funcionamiento económico de la Revista, basado en la austeridad y el rigor en la administración, era saneado, no sin grandes esfuerzos por el incremento de costes. En todo momento se disponía de un remanente económico acumulado, suficiente para garantizar la publicación de la revista sin sobresaltos al menos durante un año, sin perjuicio de los adicionales ingresos periódicos debidos a suscripciones y publicidad. No se recibía ninguna ayuda económica ni subvención pública o privada y así continuó publicándose hasta que en 1992 pasó a editarse por el Colegio.

Pareció conveniente que la Revista pasara al Colegio que ya se había consolidado como ente representativo del Colectivo de ingenieros, más aún teniendo en cuenta que ya la Escuela de Madrid no era la única existente y además su autonomía funcional había desaparecido al integrarse en la Universidad Politécnica. Fueron esas las razones principales que aconsejaron el traspaso de la publicación, con el acuerdo de la Asociación que en 1923 había exigido el mantenimiento de su titularidad

sobre la revista, al Colegio, que desde entonces viene editando la publicación, bajo la dirección de J.A. Becerril, introduciendo constantemente perceptibles mejoras. Hoy la publicación tiene su lugar propio en la red Internet. ¿Quién se lo iba a decir a nuestros predecesores de 1853!

PERIODICIDAD, FORMATO Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

La frecuencia de la revista no ha sido siempre mensual, como últimamente estamos acostumbrados a recibirla. Cuando se fundó en 1853 su periodicidad era, asómbrense!, semanal, si bien es cierto que con un número de páginas inferior al actual, y fue semanal durante largas épocas. El formato era tipo 20 x 30 cm., al cual se volvería en 1923, después de algunos cambios.

En 1857 la periodicidad era quincenal. El número de páginas había pasado de 8 a 10 y luego de 10 a 16, desde la fecha de su creación, lo que revela que el periódico se había consolidado.

La Revista empezó a imprimirse (1853) en el establecimiento tipográfico de Luis García, sito en el número 2 de la madrileña calle Amor de Dios, cerca de Antón Martín, enfrente de donde años más tarde funcionaría una prestigiosa academia de preparación para el ingreso en la Escuela. Más tarde pasaría a imprimirse en la calle de San Bartolomé, después en Atocha 149 y en Pizarro, 15.

Desde un punto de vista tipográfico la Revista estuvo siempre atenta a las posibilidades técnicas que se ofrecían en cuanto a impresión y edición. En 1854 ya se ilustran los artículos con grabados en el texto (el primero, en un artículo dedicado a los túneles subterráneos de hierro). Algunos de los grabados son ya a dos colores. La publicidad aparece también desde el principio. En diciembre de 1860 se publica el primer anuncio que no es de libros. Pertenece a la "Fábrica de Miras y Objetos de Delineación" de Braulio Moreno, calle Preciados, número 31. El segundo anuncio, poco después, es de la titulada "La Peverante", fábrica de cales hidráulicas y cementos naturales de C. Puga y Compañía, calle del Gato, 6.

El primer grabado con figuras humanas aparece en 1868 en "Instrucciones para hacer volver en sí a los que en apariencia están ahogados" cuya autoría corresponde a la Dirección de Hidrografía.

En el número de 1 de octubre de 1873 se inserta el siguiente anuncio:

"DINAMITA (Privilegio de A. Nobel). Fábrica de Gal-dácano, cerca de Bilbao".

En 1923 al hacerse cargo la Escuela de la publicación, con mejores medios, aumentó el número de páginas, la calidad tipográfica y del papel, fotograbados abundantes, tricromías en cubierta y algunas páginas de anuncios, etc

A continuación se enumeran sus ventajas y se dice finalmente que "el precio de la DINAMITA es de 17 reales, pagaderos al contado sin descuento". En meses sucesivos se publicó un anuncio de gran tamaño sobre el mismo tema. La Revista había dado cuenta del descubrimiento de la dinamita por el sueco Nöbel en 1865 coincidiendo prácticamente con su invención.

En enero de 1892 la Revista introduce una novedad importante. Durante ese año y sucesivos en la primera página y bajo la cabecera figura una fotografía a media página de una obra importante, serie que se inicia con un túnel a cielo abierto en la línea de ferrocarril de Zaida a Reus.

Como reacción a la crisis experimentada poco tiempo atrás, ese año la Revista alcanza cotas excepcionales de calidad. Numerosísimos artículos y noticias del mayor interés llenan sus páginas, en las que abunda también la ilustración gráfica y la publicidad, cuya carrera ascendente parece entonces iniciarse.

En 1857 la suscripción era de ocho reales al mes en Madrid y de 26 en provincias y el número suelto costaba cuatro reales de vellón. Su coetáneo "El Faro de Vigo" costaba 6 reales al mes.

Hasta junio de 1867 no se pagaban las colaboraciones publicadas en la Revista, pero desde entonces se anuncia una recompensa de 500 reales de vellón al autor del mejor artículo y de otros 500 al que publique más originales.

No hay muchos datos publicados sobre la economía de la Revista. Según una nota aparecida a finales de 1883, los gastos soportados por la Revista durante aquel año ascendían a 14.177,76 ptas., siendo los ingresos de 14.341,99 ptas. lo que arroja un pequeño superávit. La suscripción anual era de 26 Ptas. en España —excepto en Madrid, donde era de 24 ptas.— y de 35 ptas. en ultramar y extranjero. Suponiendo que el núcleo mayor de los ingresos estuviera constituido por las suscripciones, éstas no serían más de 500, lo que puede dar una tirada aproximada de la Revista en aquella época. Téngase en cuenta que en 1888 el número de Ingenieros de Caminos en activo era de 379, luego todos debían ser suscriptores, Machimbarrena en sus Memorias dice... "cuando yo terminé la carrera, el año 1888, nos suscribimos a la Revista por obligación y espíritu de Cuerpo..."

En 1896 la revista costaba 6 ptas al trimestre, pero si se deseaba también recibir la colección legislativa la tarifa de suscripción se elevaba a 34 ptas. por año. Un anuncio a toda plana costaba 21 ptas. por cada inserción y cantidades proporcionales los de tamaños menores. La Revista tenía su sede en la misma Puerta del Sol, 9.

En 1908 por primera vez, se publican ilustraciones a todo color en un artículo sobre Ferrocarriles secundarios de Vizcaya y en otro sobre sistema uniforme de boyas y balizas.

En 1923 al hacerse cargo la Escuela de la publicación, con mejores medios, aumentó el número de páginas, la calidad tipográfica y del papel, fotografías abundantes, tricromías en cubierta y algunas páginas de anuncios, etc.

Hacia 1980 la tirada habitual de la *Revista* era próxima a los 4.000 ejemplares, cifra nada desdeñable para una publicación técnica. Se mantenía intercambio con numerosas revistas de todo el mundo y según datos publicados en 1991 (procedentes del CSIC) la *Revista* podía consultarse en cerca de cien bibliotecas de Universidades y Centros españoles así como en 60 bibliotecas de 16 países extranjeros y figuraba en los más importantes repertorios internacionales de reseñas de publicaciones técnicas.

Durante algún tiempo la *Revista* amplió sus actividades a la edición de libros, fundamentalmente de profesores de la Escuela, hasta que tomó relevo en dicha función el servicio de Publicaciones de aquella y posteriormente el Colegio. Su fondo editorial llegó a ser significativo, sobre todo en calidad más que en cantidad. Era también tradicional la publicación por la *Revista* durante muchos años del Escalafón del Cuerpo y más tarde de la Relación de Inge-

Después de todo,
lo más importantes
de la *Revista* ha
sido su
continuidad.

nieros, tarea que también asumió posteriormente el Colegio, si bien no con periodicidad anual, como se venía haciendo por la *Revista*.

Yo creo que después de todo, lo más importantes de la *Revista* ha sido su continuidad. Como bien escribía el académico Julián Marías, celebrando hace bien poco el centenario de la fundación del periódico ABC:

"Esa continuidad casi centenaria le da un valor singular a este periódico; es una de las no muchas cosas que hemos encontrado al nacer, que estaban ya "ahí", a las cuales se puede volver en situaciones diversas, desde distintas experiencias, en diversos estados de ánimo, con proyectos cambiantes. Su realidad también ha cambiado, en fases bien distintas, con variaciones de orientación, con momentos de plenitud o decaimiento. Pero todo eso se suma en un proceso de continuidad."

Pues ese es precisamente el mayor valor de la *Revista* como medio informativo: su continuidad, que esperamos y deseamos siga manteniéndose durante muchos, muchos años más, con la misma dignidad con la que lo ha hecho durante los últimos ciento cincuenta años, al servicio del progreso técnico, de nuestra profesión y de la sociedad española. Así sea. ■

REFERENCIAS

- Aguilar, Manuel: *Breve historia de la Revista de Obras Públicas*, ROP, Madrid, 1953
- Bonet Correa, A. y otros: *La polémica ingenieros-arquitectos en España. Siglo XIX*. Edit. Colegio Ingenieros C.C.P. 1991.
- Borregón, Antonio: *Índice de la Revista de Obras Públicas 1853-1872*, Madrid, 1875.
- Estapé, Fabián: *Introducción a la vida y la obra de Ildefonso Cerdá*, en *Teoría general de la urbanización*, Madrid, 1971.
- Machimbarrena, Vicente: *Memorias de la Escuela de Caminos*, Madrid, 1940.
- Orduña, Carlos de: *Memorias de la Escuela de Caminos*, Madrid, 1925.
- Ortuñez Goicolea, P.P. en: *El papel del Ministerio de Fomento en la modernización económica española*. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones nº 1 2, 2002.
- *Revista de Obras Públicas*, varios autores, número del centenario, Madrid, 1953.
- Sánchez Rey, Agustín: *La Revista de Obras Públicas en la segunda mitad del siglo XIX*. R.O.P. enero 1991.
- Sáenz Ridueja, Fernando: *Las obras públicas en el siglo XIX* (en *Cuatro conferencias sobre historia de la ingeniería de obras públicas en España*), CEHOPU, Madrid, 1987.
- ID. *Ingenieros de Caminos del siglo XIX*, Madrid, 1990.
- Ubieta, A., y otros: *Historia de España*, Barcelona 1980.