

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Presidente:

José Antonio Torroja Cavanillas

Vocales:

Miguel Aguiló Alonso

Luis Berga Casafont

Juan Francisco Lazcano Acedo

José Antonio Revilla Cortezón

Julio Martínez Calzón

Pedro Rodríguez Herranz

Edelmiro Rúa Álvarez

Juan Antonio Santamera Sánchez

Benjamín Suárez Arroyo

Leonardo Torres-Quevedo y Torres-Quevedo

Director:

Juan Antonio Becerril Bustamante

COMISIÓN DE EXPERTOS

Federico Bonet Zapater

Javier Botella Atienza

Gerardo Cruz Jimena

Javier Díez González

José Luis Gómez Ordoñez

Santiago Hernández Fernández

Antonio Huerta Cerezuela

Ernesto Hontoria García

Javier Manterola Armién

Manuel Mellis Maynar

Felipe Mendaña Saavedra

Eugenio Oñate Ibáñez de Navarra

Carlos Oteo Mazo

Mariano Palancar Penella

Santiago Pérez-Fadón Martínez

Ángel Pérez Jamar

José Pollmón López

José Rubio Bosch

Javier Rui-Wamba Martija

Fernando Sáenz Ridruejo

Andrés Sahuquillo Herraiz

Francisco Javier Samper Calvete

Vicente Sánchez Gálvez

Antonio Soriano Peña

Pedro Suárez Bores

Ignacio Tejero Monzón

Javier Torres Ruiz

Santiago Uriel Romero

Eugenio Vallarino y Cánovas del Castillo

COMITÉ EDITORIAL

Antonio de las Casas Gómez

Juan Antonio Becerril Bustamante

Jesús Gómez Hermoso

José Pollmón López

Juan Rodríguez de la Rúa

Editorial

El Método Sistémico Multivariado

Al sobrevolar la mayor parte de las costas del mundo, pocas veces puede verse algún puerto importante directamente abierto al oleaje oceánico y en aguas no someras. Los grandes puertos comerciales, como Rotterdam, Londres, Nueva York o Tokio, están contruidos en grandes estuarios o bahías abrigadas, y hacen buena la afirmación de quien, en la Escuela de Caminos de Madrid, afirmaba que los catorce puertos más notables del mundo, no tienen ni una sola obra de abrigo.

Este no es el caso de España y pocos países más, donde, a excepción de las hermosas y amplias Rías Bajas, nuestras costas, incluso las mediterráneas, son rectilíneas y muy batidas, muy poco articuladas, sin estuarios importantes, igual que sucede con las cantábricas.

Antes de nuestra Era los protogallegos –megalíticos ó célticos, pero seguro preromanos– habían ya construido un refugio, Bares, en Galicia, cuyo largo pasado resistiendo la acción del mar se manifiesta en la esfericidad y pulimento de sus desgastados cantos dioríticos. Y los restos del puerto de Ampurias –quizás griegos, probablemente romanos– nos muestran en sus ruinas la dureza de los Levantes, en contraposición del puerto de Ostia, su coetáneo, que se encuentra intacto, enterrado entre los aluviones del Tiber.

Desde tan lejanos tiempos y mucho más en la actualidad, el uso de la costa en la Península Ibérica es variadísimo: industrial (pesca, transporte), recreativo (balneario, náutico) por lo que la Ingeniería de Costas ha tenido y tiene en la actualidad una gran vitalidad. Los puertos de Barcelona, Bilbao, San Ciprián (Lugo), Gijón, Langosteira (La Coruña), todos ellos totalmente abiertos a los Levantes o a los temporales del Atlántico Norte y contruidos sobre grandes profundidades, son buena prueba de ello.

En Abril de 1934 la *Revista de Obras Públicas* publicaba un artículo del entonces Catedrático de Puertos de la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, D. Eduardo J. de Castro, titulado “Diques de escollera”, en el que se proponía una fórmula para el cálculo del peso de los cantos del manto principal de los diques de escollera. Esa fórmula era mejorada, en 1938, por su sucesor en la Cátedra, el Profesor D. Ramón Iribarren, con su “Método de los planos de oleaje”, que constituye la primera posibilidad práctica de determinar una Onda de Cálculo en cualquier punto de la costa.

En 1968, Pedro Suarez Bores, sucesor en la Cátedra de los insignes Profesores citados, propone la solución española a los problemas planteados con su “Red Exterior de Registro de Oleaje”, y, entre los años 1977 a 1979, y como consecuencia del estudio de las averías y reparación del Dique de Punta Lucero en el Puerto de Bilbao, expone en la *Revista de Obras Públicas* el “Método Sistémico Multivariado”.

Después de treinta años de aplicación con notable éxito de este Método, la *Revista* tiene la satisfacción de publicar la síntesis de sus fundamentos físico-matemáticos, en donde se compendia la filosofía del dimensionamiento de las Obras Marítimas. ♦