

## PRESENTACIÓN

El puente es la obra de ingeniería que a lo largo de la Historia ha tenido mayor valor simbólico entre las que forman las infraestructuras del territorio. De este valor no solo han sido conscientes los profesionales próximos a él, sino también la sociedad en su conjunto, aunque esta percepción que la sociedad tiene de las obras de ingeniería en general, y de los puentes en particular, es muy variable.

Está aceptado por todos el valor artístico de los puentes históricos, es decir, los de piedra, porque generalmente se incluyen en la arquitectura. Pero este planteamiento cambia con la ingeniería moderna. Decía Leonardo que el gran amor requiere un conocimiento profundo, y esto pensamos que es cierto en todos los grados del amor y del conocimiento. No pedimos para la ingeniería un gran amor, pero sí un acercamiento. Pensamos que hay un desconocimiento generalizado de ella en la sociedad actual. Se utiliza pero se ignora, y como no se conoce no se valora.

Sin embargo hay puentes aislados, o conjuntos de puentes modernos, que sí han trascendido a la sociedad; la mayoría de las gentes conoce, o ha oído hablar, de los puentes de París, Londres o Nueva York; o del puente de la Golden Gate de la Bahía de San Francisco, uno de los monumentos más visitados de esa ciudad. Hay también algunos puentes actuales que han tenido gran repercusión en la sociedad. De ello es buen ejemplo el viaducto de Millau en Francia, inaugurado hace pocos años.

Los valores expresivos y simbólicos de los puentes se han reflejado también en la literatura. Algunos ejemplos nos van a permitir aproximarnos a ellos:

Los últimos versos del poema de Pablo Neruda dedicado al puente del Arroyo Maldonado en Uruguay, dicen lo siguiente:

*Sino este puente que hace honor al agua  
ya que la ondulación de su grandeza  
une dos soledades separadas  
y no pretende ser sino un camino.*

Franz Kafka, en uno de sus cuentos cortos, se siente puente: *Yo estaba tenso y frío, yo era un puente; reposaba por encima del abismo; reposaba y esperaba. Salvo si se hundiera, jamás un puente construido en algún momento, puede dejar de ser puente.*

El premio Nobel Ivo Andrić, en su novela “Un puente sobre el Drina” se refiere a la construcción del puente: *Como si merced al esfuerzo benéfico de alguien se hubiese realizado inesperadamente el más profundo de los deseos, el antiguo sueño de los hombres: andar sobre el agua y dominar la tierra.* Más tarde cuando estaban preparando la voladura del puente, se refiere al carácter inamovible e inmutable que las gentes atribuyen a los puentes: *Sin embargo nadie podía adivinar qué querían hacer con el puente, que representaba para los ciudadanos algo eterno e inmutable, como la tierra por la que andaban y el cielo que cubría sus cabezas.*

Thornton Wilder, se refiere también a este carácter inalterable de los puentes al escribir sobre el hundimiento del puente de **San Luis Rey**: *El puente parecía estar entre las cosas que duraban para siempre, era impensable que se pudiera romper.*

Los puentes son parte de las infraestructuras, una de las actividades de la ingeniería en que se hace más evidente la transformación de la Naturaleza, porque actúa sobre el territorio y por ello se

inserta en el medio geográfico y pasa a formar parte de él. Se hace geografía. Según Carlos Fernández Casado “*el ingeniero ha llegado a ser el agente geomórfico por excelencia*”.

En la realización de un puente intervienen muchos profesionales, desde la planificación de la vía de tráfico donde se va a incluir, hasta los que hacen la obra con sus propias manos. El puente es de todos. Es un proceso complejo con dos etapas fundamentales: El proyecto y la construcción. Ambas tienen el mismo fin: conseguir que el puente se haga realidad. Estas dos etapas están interrelacionadas: no se puede hacer un puente sin saber como va a ser, y no se puede saber como va a ser un puente sin saber como se va a hacer. Pero si bien están interrelacionadas, no siempre los intereses de los que personifican ambas etapas son coincidentes, y esto lleva en ocasiones a divergencias y conflictos que dificultan el proceso.

En estas jornadas sobre puentes que se van a desarrollar en San Sebastián, se tratará de dar una visión lo más amplia posible de los puentes, y de analizar los procesos que llevan a su realización. Por ello se las ha dado el siguiente subtítulo: La construcción en el proyecto y el proyecto en la construcción.

La visión más general de los puentes se dará en la primera sesión a partir de la experiencia de una serie de profesionales que hablarán de los problemas que se les han planteado en el proyecto, en la construcción, y en la relación entre ambas etapas.

La segunda sesión se referirá a obras actuales singulares, con especial referencia a los viaducos de la nueva autopista de unión entre Guipúzcoa y Álava por el valle del río Deba que, por su orografía, ha requerido obras de gran envergadura.

La tercera sesión se referirá a los sistemas de construcción más utilizados hoy en día en los distintos tipos de estructuras que se utilizan en los puentes, aplicados a obras singulares construidas recientemente.

Y por último, en la sesión final se tratará de conocer el punto de vista de todos los agentes que intervienen en la realización del puente:

En primer lugar la propiedad que, en nombre de la sociedad, debe definir en términos generales el puente que hay que hacer, y los objetivos y criterios para su proyecto y construcción.

En segundo lugar el proyectista, que es el que define como va a ser y como se va a hacer el puente.

En tercer lugar la dirección de obra, que dirige la construcción. Puede coincidir o no con la propiedad o con el autor del proyecto.

En cuarto lugar el constructor, que es el que con sus medios ejecuta la obra.

Las jornadas finalizarán con una mesa redonda donde intervendrán y debatirán representantes de estas entidades.

Con estas líneas hemos tratado de definir sucintamente lo que van a ser las segundas jornadas sobre puentes que se van a celebrar en San Sebastián, que intentarán estar al nivel de las primeras, que se celebraron con gran éxito en abril de 2005.

Leonardo Fernández Troyano  
*Ponente General*