

Fomento

C40



► Actos conmemorativos del cuarenta aniversario de la Constitución.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Sumario

taff

Directora de la Revista:
Herminia Cano Linares.

Jefa de redacción:
Carmen Fontán Aldereguía.

Redactor:
Antonio Recuero.

Diseño y Maquetación: Chelo Cruz.

Elaboración página web:
www.fomento.gob.es/publicaciones.
Concepción Tejedor.

Comité de redacción:

Presidencia:
Jesús M. Gómez García.
(Subsecretario de Fomento).

Vicepresidencia:
Angélica Martínez Ortega
(Secretaria General Técnica).

Vocales:
Alfredo Rodríguez Flores
(Director de Comunicación),
Francisco Ferrer Moreno
(Director del Gabinete de la Secretaría
de Estado de Infraestructuras,
Transporte y Vivienda),

Belén Villar Sánchez
(Jefa del Gabinete de la Subsecretaría),
Mónica Marín Díaz
(Directora del Gabinete Técnico de la
Secretaría General de Infraestructuras),

Roberto Angulo Revilla
(Jefe del Gabinete Técnico de la Secretaría
General de Transportes),
Regina Mañueco del Hoyo
(Directora del Centro de Publicaciones) y
Herminia Cano Linares
(Directora de la Revista).

Dirección:
Nuevos Ministerios. Paseo de la Castellana, 67.
28071 Madrid.
Teléf: 915 970 000. Fax: 915 978 470.

Suscripciones:
91 597 72 61
Esmeralda Rojo.
E-mail: cpublic@fomento.es

ISSNe: 1577-4969
NIPO: 161-15-006-6

Esta publicación no se hace
necesariamente solidaria con las
opiniones expresadas en las
colaboraciones firmadas.

Esta revista se imprime
en papel 100% reciclado a partir
de pasta FSC libre de cloro.

2

Cuarenta años vividos

Renfe edita el libro
«Los periodistas estábamos allí para contarlo»



10

Cuatro décadas de movilidad , y +

Exposición en la sala Arquería:
«Tierra, agua y Aire, 40 años de infraestructuras,
transporte y vivienda al servicio de la sociedad española»



22

El legado de una época

La revista del Ministerio de Fomento
publica un monográfico especial dedicado
al 40º aniversario de la Constitución



26

Cómo hemos cambiado

Jornada «40 años transformando España»
celebrada en el salón de actos del CEDEX



38

España en mapas. Una síntesis geográfica

Primera publicación del Atlas Nacional del siglo XXI
por el Instituto Geográfico Nacional.



50

La Constitución Española en nuestra filatelia

Nuevo sello conmemorativo de Correos.



Renfe edita el libro
“Los periodistas estábamos allí para contarlo”

Cuarenta años vividos



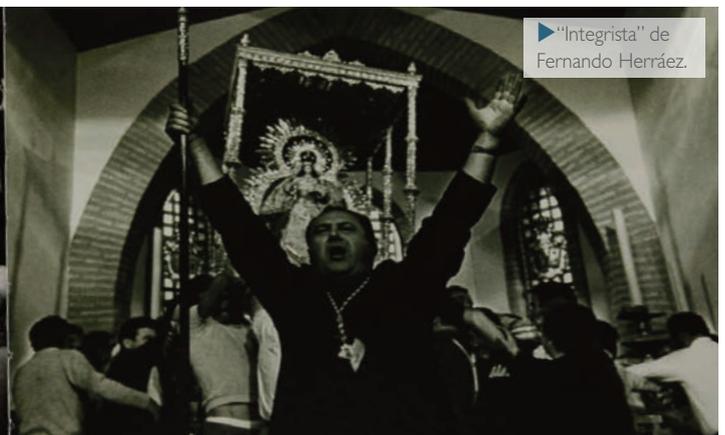
Con patrocinio de Renfe, que dedicará los beneficios generados con su venta a la ONG Médicos sin Fronteras (MSF), el libro “Los periodistas estábamos allí para contarlo” reúne textos e imágenes de ciento cincuenta de los más destacados periodistas y fotoperiodistas de España.

Enmarcado en la serie de actos promovidos por el Ministerio de Fomento para conmemorar el 40º aniversario de la Constitución española, el libro es, ante todo, una recopilación de vivencias y testimonios, muchos de los cuales no llegaron a ver la luz en su día, de algunos de los más importantes periodistas y reporteros gráficos de nuestro país. A través de su relato o del visor de su cámara nos ofrecen sus puntos de vista más personales para componer un mosaico muy vivo de los acontecimientos más significativos de una época que es ya parte de nuestra historia.

El libro acerca al lector a los que fueron tanto los grandes protagonistas como a momentos cruciales de aquellos días. Personajes y sucesos trascendentales en los que cada uno de los periodistas se ha inspirado para rememorar en muchos casos sus propias experiencias vividas a lo largo de estas cuatro últimas décadas.

El libro no busca ser un recopilatorio de opiniones en torno a la Constitución, sino más bien de recuerdos y evocaciones de diferentes episodios vividos a lo largo de todos esos años, contados casi siempre desde la cercanía de la primera persona. Todo un álbum de recuerdos personales que únicamente pretende aportar nuevos ángulos de visión a esas cuatro décadas intensas de nuestra historia más reciente.

► “Nuevas tribus” de Luis de Las Alas.



► “Integrista” de Fernando Herráez.

Editado por Teófilo Ediciones, el libro ha contado también con la coordinación de Ana Pastor, presidenta del Congreso de los Diputados, como han confesado algunos de los responsables de recopilar los textos e imágenes, entre ellos los periodistas Fernando Jáuregui, Rafael Fraguas, Federico Quevedo, Bernardo Pérez, Alicia Hernández Santamaría y Rosa María Rodríguez Loranca.

Isaías Táboas, presidente de Renfe, contribuye también al libro y firma el texto titulado “Paisajes de la democracia”, en el que invita a celebrar el 40º aniversario de la Constitución “que nos ha traído el periodo más próspero, con más desarrollo económico, con más libertad, con más profundización democrática, de nuestra historia contemporánea. Todo mejorable, sí, como el ferrocarril, pero todo avanzando. Cargados de ilusión y proyectos, disfrutamos desde el tren de una democracia imperfecta, como lo son todas. Bendita imperfección”, termina diciendo.

La introducción al libro se completa con un texto de Fernando Jáuregui y Rafael Fraguas, en realidad una pequeña epístola que pretende condensar el espíritu de gratitud y entusiasmo que les ha animado en su tarea, y en la que también aprovechan la oportunidad para agradecer la generosidad de todos cuantos han colaborado con ellos para hacer realidad el libro. Cerrado el capítulo de las presentaciones, es ya el turno de los testimonios de los periodistas, que se han agrupado en tres partes diferenciadas: “El camino de la Constitución”, “Los trabajos de una Constitución destinada a perdurar” y “Zancadillas a la democracia”. Continúa el libro con dos nuevos capítulos: “Hacer país”, “El humor es libertad”, y concluye con “La España que cambió”, con la escogida relación de fotografías cuyas imágenes mejor condensaron el espíritu y los cambios en la sociedad de la época.

Tercera parte: Zancadillas a la Democracia

Andrés Aberasturi: *Historia de un día.*

Miguel Ángel Aguilar: *Los últimos del Congreso.*

José María Calleja: *Del asesinato de Blanco al fracaso del Plan Ibarretxe.*

Raimundo Castro: *"... y me dijo que el golpe había fracasado".*

Juan Luis Cebrán: *El secreto y los Jueces.*

Juan Cruz: *La ciudad solitaria.*

José de Cora: *1908, 1978, 2008, 2018.*

Manuel Cerdán: *Gal: una cheka en la democracia.*

Antonio Franco: *Sonrisas y lágrimas de la prensa de la transición.*

Miguel Ángel Gozalo: *Cuando la Ikurriña pasó a ser legal.*

Raúl Heras: *Mi noche del 23 F: entre Tejero y Armada.*

Gorka Landaburu: *Masacre en Zarautz.*

Miguel Ángel Liso: *El día en el que "los militares" dejaron de ser un problema.*

Francisco Muro de Iscar: *El día en que todo pudo cambiar.*

Raúl Pérez López-Portillo: *Cuarenta años de corresponsal de prensa en España.*

Jesús Picatoste: *Periodista emérito.*

Nativel Preciado: *Crónica desde la fila cero.*

Fernando Reinlein: *Transición: cuando mandaban los periodistas.*

Rosa Villacastín: *23 F: Real como la vida misma.*



► Fotografías del 23 F.
Autores: Manuel Barriopedro (arriba), Luis Magán (abajo) y Manuel Hernández de León (izquierda).

Cuarta parte: Hacer país

► Mundial de fútbol de 1982. Gol de Rossi.
Imagen de Bernardo Pérez.



Consuelo Álvarez de Toledo: A la búsqueda de la soberanía perdida.

Jesús Álvarez: Cuando fuimos campeones.

Luis María Anson: La filigrana rota.

Luis Ayllón: Aznar: ídolo de Hugo Chávez.

Javier Ayuso Canals: De los pactos de la Moncloa a la abdicación del rey Juan Carlos.

Juan Antonio Blay: La cámara baja, un plató de televisión.

Fermín Bocos: El día que terminó la transición.

Jesús Cacho: Treinta años que cambiaron el mapa bancario.

Lois Caeiro: Enhorabuena y por muchos años.

Pedro Calvo Hernando: El legado de Adolfo.

Antonio Casado: Esta herencia es una ruina.

Manuel Ángel Castañeda: Episodios personales.

Ignacio Cembrero: El ejemplo de un gran ministro de Exteriores.

Pilar Cernuda: Aquel balcón del Palace...

Victor de la Serna: Cheque sin fondos: otra transición.

Ernesto Ekaizer: Con la lengua fuera.

Carmen Enríquez: La reconciliación de la Corona con los exiliados republicanos.

Joaquín Estefanía: Las ansias reformistas: Azaña y González.

Miguel González: Navidades bosnias.

Pedro González: ... y los españoles redescubrieron el mundo.

Álex Grijelmo: Santiago Carrillo, una vida por delante.

Mariano Guindal: Dos momentos que cambiaron España, y mi vida.

José Hervás Garcés: Los años vividos, entre el pasado y el futuro.

Mercedes Jansa: Pensiones 85: el debate continúa.

Enric Jualiana: Abierta y cerrada.

Karmentxu Marián: "Ellos" (y ellas) se retrataban en mis entrevistas.

Jorge M. Reverte: Pasaba por allí.

Román Orozco: Los hombres también lloran (o deberían).

Fernando Pajares: El cumpleaños de la constitución que nunca llegó.

Antonio Papell: El eterno problema del audiovisual público.

Antonio Pérez Henares: Cuatro días después del golpe.

Ramón Pi: La deslealtad nacionalista.

Alfredo Relaño: El trabajoso nacimiento del sindicato de futbolistas.

Luis Rodríguez Aizpeolea: Homenaje a Juan Mari Bandrés.

Margarita Sáenz-Díez Trias: Cuando en las azores se pactó la invasión de Irak, volvimos a perder la inocencia.

Amalia Sánchez Sampedro: Camino del Rocío.

Carlos Santos: Terroristas, preguntas, Dios y el mazo.

Jesús Serrano Martínez: Veinte años de puertas abiertas en el Congreso.

David Solar: Aquella cumbre de historiadores...

Alfonso Ussía: Dos almuerzos con gente importante.

Asunción Valdés: En el corazón de Europa.

Pedro Vega: Memorias de una temporada en minoría (catalana): del cava a la ratafia.

Carlos Yárnoz: Europa sigue siendo la solución.

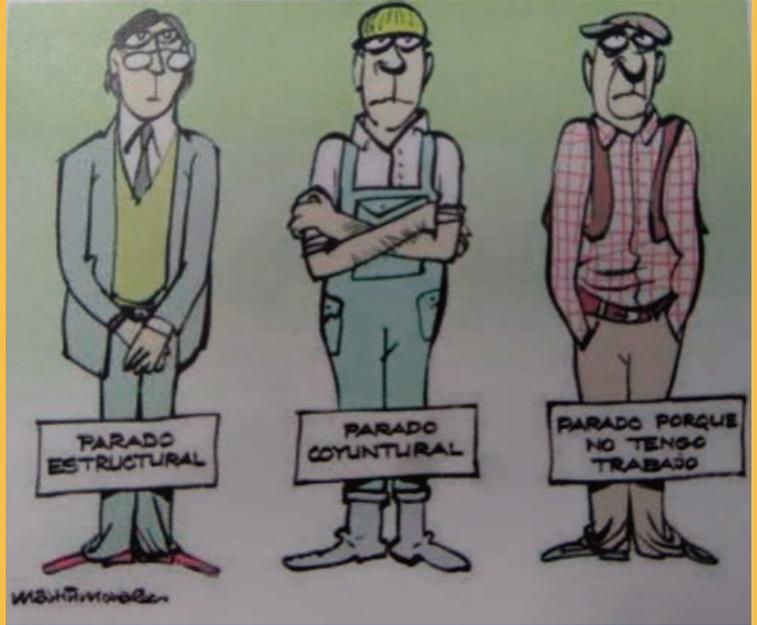
José Antonio Zarzalejos: La emergencia de la derecha democrática.

El humor es libertad

Rafael Fraguas Los dibujantes inician la ruptura hacia la democracia.

En el libro aparecen dibujos de:

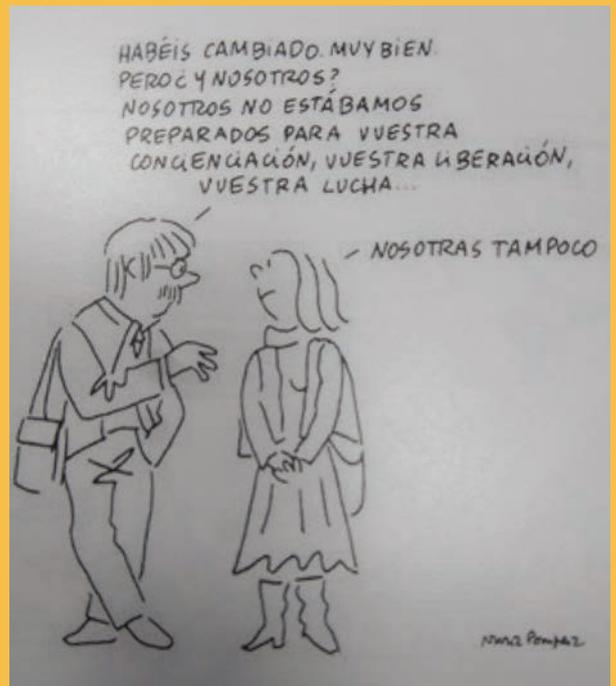
Jaume Perich Escala *El perich*, Francisco Martín Morales *Martín Morales*, José María Pérez González *Peridis*, Francesc Vila *Cesc*, Manuel Álvarez Junco *Junco*, Andrés Rábago García *El Roto*, José María González Castrillo *Chumy Chúmez*, Antonio Fraguas de Pablo *Forges*, Núria Vilaplana Buixons *Núria Pompeia*, Miguel Gila Cuesta *Gila*, Antonio Mingote *Barrachina*, Ricardo Cámara Lastras *Sir Cámara*, Máximo San Juan Arranz *Máximo y Gallego* y Rey.



► Francisco Martín Morales.



► Antonio Mingote.



► Núria Vilaplana, Nuria Pompeia

Cuatro décadas de movilidad,

y +

14 | NOV | 2018
14 | DIC | 2018

constitución

EXPOSICIÓN
**TIERRA
AGUA
AIRE**

40
AÑOS

INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA AL SERVICIO DE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA

LA ARQUERÍA DE NUEVOS MINISTERIOS
(PASEO DE LA CASTELLANA, Nº 67)



► Cartel de la exposición

Con motivo del 40 cumpleaños de nuestra Carta Magna, el Ministerio de Fomento ha promovido la exposición “Tierra, Agua, Aire: Infraestructuras, transporte y vivienda al servicio de la sociedad española”. Exposición propuesta como un recorrido por las distintas áreas de actividad del Departamento y las actuaciones más relevantes emprendidas a lo largo de estas últimas cuatro décadas que, en palabras de sus organizadores, pretende ser “una excelente oportunidad para poner en valor la contribución de las infraestructuras terrestres (viarias y ferroviarias), portuarias y aeronáuticas, al progreso y a la modernización de nuestro país”.

Condensar, en los poco más de 740 m² del espacio expositivo disponible en las salas de La Arquería de Nuevos Ministerios, las actuaciones orientadas a mejorar el transporte y la movilidad, o el acceso a la vivienda y la calidad en las condiciones de vida urbana promovidas durante estos últimos 40 años por el Ministerio de Fomento, ha sido el enorme reto al que se han enfrentado los organizadores de la exposición “Tierra, Agua, Aire: Infraestructuras, transporte y vivienda al servicio de la sociedad española”, enmarcada dentro de la serie de actos conmemorativos del 40 aniversario de nuestra Constitución y producida por la Fundación Enaire, adscrita a la sociedad estatal Aena.

La exposición, que ha permanecido abierta hasta el pasado 14 de diciembre, ha reunido en total unas 170 piezas representativas tanto de las actuaciones más significativas acometidas por el Ministerio de Fomento en estos últimos 40 años como por las diferentes empresas y entes a él adscritos, entre otros: Renfe, Adif, Puertos del Estado, Salvamento Marítimo, Aena, Enaire, Aesa (Agencia Estatal de Seguridad Aérea), Aesf (Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria), Sepes (Entidad Pública Empresarial de Suelo), Seitt (Sociedad Estatal de Infraestructuras

del Transporte Terrestre), Senasa, Ineco, Cedex o el Instituto Geográfico Nacional.

Conforme subrayan los organizadores de la exposición, el subtítulo de la misma obedece a una declaración deliberada de intenciones: “Infraestructuras, Transporte y Vivienda al servicio de la sociedad española”. Y el recurso a tres de los cuatro elementos de la naturaleza (Tierra, Agua, Aire) tal y como los concibieron los filósofos presocráticos, ha sido “solo un pretexto para agrupar las diferentes infraestructuras y modos de transporte en tres grandes espacios: tierra, para las carreteras, los ferrocarriles y la vivienda; agua, para Puertos del Estado y Salvamento Marítimo, y aire, para las infraestructuras aeronáuticas: Aena y Enaire”. Desde ese planteamiento, el objetivo esencial de la exposición, como indicó el ministro de Fomento en el acto de su inauguración, que tuvo lugar el pasado 11 de noviembre, ha sido el intentar poner en valor “la contribución de las infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias y aeronáuticas al progreso y la modernización de España, en términos de vertebración, cohesión, movilidad, conectividad, solidaridad, crecimiento inclusivo y desarrollo sostenible”.



Tierra

La primera parte de la exposición, las políticas englobadas bajo el elemento Tierra, tuvo como protagonista de excepción a las infraestructuras terrestres, el área de actividad que habitualmente concentra el grueso de las inversiones del Ministerio. Los elementos escogidos para este espacio buscaban sobre todo poner de relieve su carácter vertebrador y de piedra angular de la movilidad. Así, en el panel introductorio se recordaba que, en nuestro país, aproximadamente el 90% del tráfico interior de personas y mercancías se mueve por carretera. Y en el caso del ferrocarril, 455 millones de personas viajan al año en los trenes de Cercanías, AVE y servicios de media distancia de Renfe.

Y mirando en retrospectiva, a la realidad de 40 años más atrás, en 1978, 207 millones de viajeros se subieron a los trenes de la antigua Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe). Cifra de un apabullante contraste con la realidad presente del transporte ferroviario: en la actualidad, el número de usuarios del tren se ha incrementado un 120%, hasta alcanzar los casi 500 millones de usuarios al año.

Pero el crecimiento del transporte ferroviario no se ha sustanciado solo en cifras, en kilómetros de vías o en el número de trenes necesarios para afrontar los crecimientos demográficos y las nuevas de-

mandas de una sociedad en permanente evolución. En 1992, coincidiendo con dos acontecimientos extraordinarios –Olimpiadas de Barcelona, Exposición Universal de Sevilla– que sirvieron para impulsar una nueva imagen de país de cara al exterior; se puso también la primera piedra definitiva en la modernización de nuestro sistema ferroviario. En ese año entraron ya en servicio los primeros 471 kilómetros de vías de alta velocidad: Madrid y la Sevilla de la Expo quedaron unidas por apenas dos horas y media de viaje en tren, un tiempo ya competitivo con el medio de transporte más rápido, el avión, y que significaba el inicio de una nueva era para el ferrocarril español. Justamente 25 años después, fruto de una apuesta continuada, España cuenta con la red de alta velocidad más extensa de Europa y la segunda a nivel mundial, sólo por detrás de China. En la exposición, una maqueta de la nueva estación AVE en Sevilla, Santa Justa, inaugurada en 1992, recuerda ese hito fundacional.

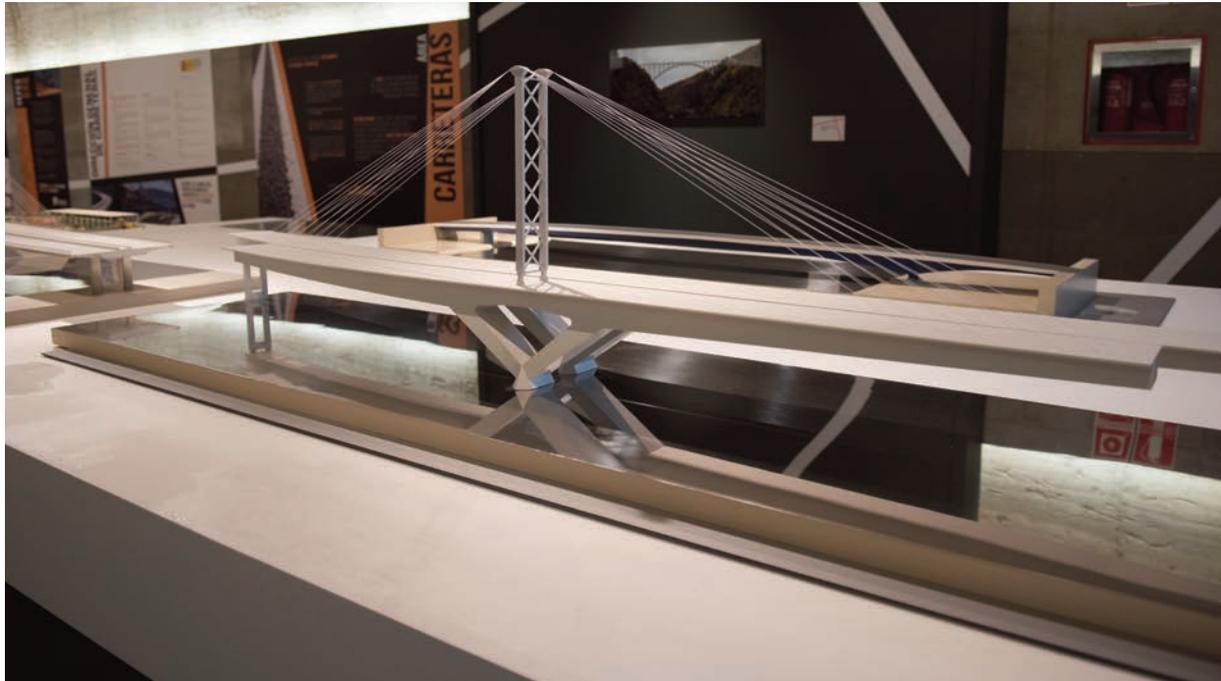
Por lo que respecta al otro gran protagonista de la movilidad en tierra, las carreteras, la exposición quiere mostrar al visitante los pasos de gigante dados en la Red, de modo que, si en 1978 España disponía de una red viaria manifiestamente mejorable, en términos de longitud, capilaridad, capacidad (un carril por sentido), conservación y seguridad, el viaje en el tiempo ha dejado un bagaje no menos espectacular. Así, en la actualidad, cuarenta años de inversiones continuadas han permitido

TIERRA

► Vista general de la exposición en la Arquería.



► Maqueta del puente sobre la ría de Pontevedra en la AP9 (colección Cehopu).



AGUA

transformarla de tal modo que sus más de 12.000 km de vías de gran capacidad hacen de ella la primera red a nivel europeo y la tercera del mundo. Dos maquetas, la de la pista de ensayo de firmes para carretera del Centro de Estudios del Transporte del Cedex, junto a la del puente de la AP-9 sobre la ría de Pontevedra sintetizan el esfuerzo comprometido durante cuatro décadas en materia de vialidad.

Pero desde 1978 el Ministerio de Fomento no ha sido únicamente inversiones en movilidad. Ha sido y es también derechos sociales, algunos tan fundamentales como el derecho a una vivienda digna consagrado en el artículo 47 de la Constitución.

La exposición pone en escena los que son los tres pilares sobre los que se apoya la política de vivienda del Ministerio de Fomento: suelo y políticas urbanas; política de vivienda y planes estatales, y arquitectura, edificación y patrimonio, unos pilares que definen también en esencia las tres competencias principales de la secretaría General de Vivienda, adscrita a la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio.

Suelo y políticas urbanas

En esta parte de la exposición distintos paneles permiten al visitante efectuar un rápido recorrido por las actuaciones más importantes acometidas en la

materia desde 1978: la Constitución, en su artículo 148, contempla la asunción, por parte de las Comunidades Autónomas, de las competencias exclusivas en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda. Siguen distintas síntesis desde la primera a la última ley del suelo del Estado (1990 a 2015). Una rápida sinopsis recuerda que tras la aprobación de la Ley 8/1990 se exige por primera vez y de manera explícita a los propietarios cumplir una función social con su propiedad, así como colaborar activamente con la Administración en la transformación y urbanización del suelo. En 2015 se aprueba el vigente Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, que demanda el principio de desarrollo territorial y urbano sostenible, y que equipara la rehabilitación y la regeneración urbanas con la construcción de nueva ciudad.

En cuanto a los compromisos internacionales asumidos por España, siguiente parada en el itinerario expositivo, se destaca cómo nuestro país colabora y se suma a los convenios y tratados más importantes en materia de urbanismo y vivienda, desde 1996 hasta el momento presente. Así, en la Conferencia Hábitat II de Naciones Unidas, nuestro país se unió a los compromisos mundiales por una “Vivienda adecuada para todos” y un “Desarrollo sostenible en un mundo en proceso de urbanización”. Y en el seno de la UE, España se sumó a la Carta de Leipzig sobre Ciudades Europeas Sostenibles e impulsó la Declaración de Toledo de junio de 2010 a



► Cartel informativo andenes estación de Cercanías.

favor de la regeneración urbana integrada y del trabajo conjunto de todos los Estados miembros por conseguir una Agenda urbana para Europa. También, en los años 2007 y 2010 se aprueba la normativa básica estatal que garantiza la accesibilidad universal a los edificios y a los espacios públicos urbanizados, en condiciones de igualdad en todo el territorio nacional.

La incidencia de los cambios demográficos y el fenómeno urbano son puestos de relieve en el siguiente panel, en el que se describe el despegue de las ciudades españolas: hoy un 80% de la población española vive en áreas urbanas. Y aunque hoy a grandes rasgos nuestras ciudades son seguras, están bien ordenadas y equipadas, y suponen una fuente de prosperidad y oportunidades, este modelo tradicional se puso en riesgo durante más de una década (1996 a 2007) con modelos de urbanización dispersa y sobredimensionada, que provocaron desequilibrios que deben ser corregidos.

El recorrido por las políticas urbanas continúa recordando los premios a la excelencia en prácticas urbanas, bien los que promueve el Departamento, como los premios nacionales de urbanismo, que datan de 1978 y que vienen poniendo en valor proyectos, planes y prácticas urbanísticas excelentes en muy diversos ámbitos, bien algunos de los más prestigiosos a nivel internacional, otorgados a España, entre ellos los premios internacionales de Dubái a las Buenas Prácticas Urbanas, que han hecho de España uno de los países más premiados en sus once convocatorias, de modo que de los 10 premios a nivel mundial que se otorgan cada 2 años, nuestro país siempre ha obtenido, al menos, uno de ellos.

Por último, el capítulo “Una nueva política para el suelo y la vivienda” cierra esta parte de la exposición recordando las actuaciones más recientemente emprendidas, entre otras la aprobación de un nuevo paquete normativo en materia de vivienda y suelo que supone un giro importante en las políticas urbanas; la necesidad de abordar un marco normativo para equilibrar la nueva construcción de vivienda con la rehabilitación de la vivienda existente, y la búsqueda del reequilibrio del mercado de compra de vivienda con el del alquiler. Y en cuanto a nuevos compromisos de carácter internacional, se destaca de forma singular la adhesión a las agendas urbanas internacionales. En el año 2015, Naciones Unidas aprueba la Agenda 2030, concebida como un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia. Y solo un años después, en 2016, nuestro país suscribió las dos agendas urbanas internacionales: la de Naciones Unidas y la de la UE. Hoy, conforme a esos nuevos compromisos, el Ministerio de Fomento está elaborando la Agenda Urbana Española (AUE), un documento de carácter estratégico y no normativo que intenta armonizar las políticas urbanas sostenibles con objetivos sociales, ambientales y económicos. En este sentido, la AUE pretende ser un instrumento al servicio de todas las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias y, principalmente, de los ayuntamientos, para propiciar mejoras en los ámbitos de la normativa y la planificación, la financiación, la gobernanza, el conocimiento, la transparencia y la participación.

Arquitectura, edificación y patrimonio.

Varias son las líneas de actuación promovidas por el Departamento en materia de arquitectura, algunas muy poco conocidas por el ciudadano. La exposición quiso recordar algunas de las más importantes, como las referidas a la promoción de la calidad, la seguridad, la habitabilidad, la accesibilidad y la sostenibilidad en la edificación, mediante la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación (LOE), y el Código Técnico de la Edificación (CTE), que desarrolla una serie de exigencias reglamentarias que son sometidas a revisión periódica por los expertos a fin de mantenerlas permanentemente actualizadas. También se puso énfasis en la importancia de Acuerdo de París de 2016 y en las nuevas directrices de Naciones Unidas en la lucha contra el cambio climático, que han

derivado en nuevos requerimientos de la Unión Europea en materia de energía y clima, que están siendo trasladados a la legislación española.

Dentro de esa labor de promoción de una arquitectura sostenible, se destaca también cómo nuestro país ha organizado ya en dos ocasiones el concurso Solar Decathlon, una competición promovida por el Departamento de Energía de Estados Unidos, en la que se dan cita universidades de todo el mundo para diseñar y construir un prototipo de vivienda autosuficiente desde el punto de vista energético, que utilice únicamente energía solar.

Otra de las intervenciones en materia arquitectónica, con un especial valor añadido, es la orientada a la conservación de patrimonio histórico, a través de las inversiones del programa conocido como 1,5 % cultural. La Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico, establecía originalmente la obligación de reservar una partida de al menos el 1% (porcentaje que se ha elevado hasta el 1,5%) del presupuesto de toda obra pública a trabajos de conservación o enriquecimiento de nuestro patrimonio, o bien al fomento de la creatividad artística. Como resultado de este programa, desde la entrada en vigor de la Ley hasta la fecha, el Ministerio de Fomento ha financiado un total de 1.217 actuaciones, con una inversión de unos 733 millones de euros. Pero además de ese programa, el Ministerio también financia o cofinancia obras a través del programa de rehabilitación arquitectónica, que desarrolla actuaciones en inmuebles de titularidad pública, en las que Fomento interviene como órgano de contratación.

Por último, la Secretaría General de Vivienda, a través de la Subdirección General de Arquitectura y Edificación, participa en la promoción y difusión de la arquitectura española otorgando diferentes premios y organizando bienales y exposiciones. Más concretamente, algunas de esas intervenciones buscan dar una proyección internacional al buen hacer de los arquitectos y estudios nacionales, como es el caso del Premio Nacional de Arquitectura, la Bienal Española de Arquitectura y Urbanismo, la Bienal Iberoamericana de Arquitectura y Urbanismo, la Bienal Internacional de Arquitectura de Venecia, el Premio Eduardo Torroja de Ingeniería y Arquitectura, sin olvidar la organización periódica de exposiciones, conferencias, jornadas y seminarios orientados a divulgar tanto la arquitectura hecha en nuestro país como la realizada más allá de nuestras fronteras.

La exposición reservó también su pequeño espacio para el principal instrumento de que dispone el Ministerio para articular sus políticas en materia de suelo. Se trata de SEPES, la Entidad Pública Empresarial de Suelo, un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento que tiene como fin primordial buscar el reequilibrio social y económico en las distintas zonas de nuestra geografía a través de la promoción, adquisición y preparación de suelo para asentamientos residenciales, industriales, terciarios y de servicios. Y con miras a ese objetivo, mediante proyectos concertados con otras administraciones como comunidades autónomas y ayuntamientos, asume la ejecución de las infraestructuras urbanísticas necesarias. Asimismo, y cuan-

AGUA



► Maqueta de la pista experimental de carreteras (CEDEX.)



► Vista general AGUA.

TIERRA

do se lo encomiendan las administraciones competentes, SEPES realiza actuaciones en materia de vivienda protegida, mediante la promoción de suelo residencial y, también, en ocasiones, en materia de construcción de vivienda.

Políticas de vivienda

El siguiente alto en el recorrido expositivo, dentro del espacio Tierra, estuvo dedicado a recordar las políticas llevadas a cabo por el Ministerio en una de sus áreas más sociales: la vivienda. El derecho a una vivienda digna, reconocido expresamente en nuestra Constitución de 1978, ha sido objeto de un amplio marco normativo desarrollado desde el Ministerio, junto a un ambicioso programa inversor destinado a hacer tangible ese derecho, especialmente orientados ambos hacia los sectores más desfavorecidos de la población.

Mediante los correspondientes paneles, el visitante interesado tenía la oportunidad de recordar, en riguroso orden cronológico, la evolución de las políticas de vivienda a lo largo de estos 40 años. Así, en el período 1975-80, en plena etapa de transición a la democracia comienza la financiación de viviendas de promoción pública con préstamos del Instituto Nacional de la Vivienda, y de promoción privada, con préstamos cualificados de las Cajas de Ahorros. También, en 1978 se aprueba el Real Decreto Ley 31-1978, por el que se determina la tipología de la VPO. Con posterioridad, entre 1981

y 1985, una etapa de fuerte crisis económica, se aprueba el Plan Trienal de la Vivienda 1981-1983, con nuevos programas de ayudas, y en 1983 se inicia el proceso de transferencias de las competencias en materia de vivienda a las Comunidades Autónomas, aprobándose también el Plan Cuatrienal de la Vivienda 1984-87, además de una nueva política de VPO y la introducción de una serie de beneficios fiscales en el IRPF a la compra de vivienda.

La expansión del mercado inmobiliario caracteriza el período 1989-91, en el que el Estado establece los primeros conciertos con las Comunidades Autónomas para la ejecución de los distintos programas de ayudas a la compra de vivienda protegida. En el siguiente trienio, en un escenario otra vez de recesión, se establecen nuevos convenios Estado/Comunidades Autónomas para la gestión de los Planes de Vivienda. También se crean las Áreas de Rehabilitación Integral, con el fin de promover la recuperación de vivienda en cascos urbanos muy antiguos o degradados. Por otro lado, en el trienio 2002-2005 se impulsan diversas medidas de liberalización en el mercado de vivienda, y el Plan 1998-2001 contempla por primera vez la concesión de ayudas a la compra directa.

La creación del Ministerio de la Vivienda en 2004 se marca como objetivo afrontar las dificultades de algunos sectores sociales, especialmente los jóvenes, en el acceso al mercado de la vivienda. Para ello promoverá medidas específicas, como el Plan de Choque

AIRE



▶ Maquetas de faros.



▶ Lente de un faro.

de Ayudas al Alquiler y las incluidas en el Plan de Vivienda 2005-2008, aprobando asimismo a finales del año 2007 una Renta Básica de Emancipación que tiene por objeto el favorecer el acceso a la vivienda de los segmentos de población más joven.

La fuerte crisis económico-financiera de 2009 dejará también su impronta en los años siguientes. En este complejo marco, el Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación para el período 2009-2012 quiere poner de relieve que uno de los retos más sensibles de la sociedad actual es velar por la sostenibilidad y eficiencia de toda actividad económica y que, por lo tanto, debe optimizarse el uso de la producción ya existente de viviendas a la hora de atender las ne-

cesidades sociales de la población, poniendo el énfasis en la rehabilitación y renovación urbana, pero, simultáneamente, no quiere olvidar que el primer cometido de toda política de vivienda es asegurar una producción suficiente de viviendas para las necesidades de alojamiento de la población, y que por ello deben establecerse actuaciones tendentes a evitar estrangulamientos de oferta a medio y largo plazo en el sector.

No obstante, esta crisis económico-financiera, años caracterizados por los recortes presupuestarios y las restricciones económicas, se prolongará prácticamente hasta 2017 y hará que muchos ciudadanos se vean obligados a afrontar procesos de desahucio.

AGUA



▶ Maquetas, equipos y medios de SASEMAR



► Dron Pelicano de Indra.

Finalmente, en 2018, con la economía en proceso de mejora, el Ministerio de Fomento promueve el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, con el que busca un cambio de modelo respecto a las políticas anteriores, apostando decididamente por el fomento del alquiler y la rehabilitación y priorizando el acceso a la vivienda a quienes más lo necesitan. Así, el Plan 2018-2021 se traza como principales objetivos: adaptar el sistema de ayudas a las necesidades sociales actuales, dando prioridad al fomento del alquiler y la rehabilitación, la regeneración y renovación urbana y rural, con especial atención a las personas en situación de desahucio y a las ayudas a la accesibilidad universal; contribuir a que los deudores hipotecarios, en caso de tratarse de vivienda protegida, puedan afrontar el correspondiente préstamo; reforzar la cooperación entre las distintas administraciones, en especial en materia de financiación y gestión; mejorar la calidad de la edificación, en especial su eficiencia energética, accesibilidad universal y sostenibilidad ambiental; fomentar el parque de vivienda en alquiler; prestar especial atención los jóvenes, personas mayores o en situación de discapacidad a fin de favorecer sus derechos de acceso a la vivienda; activar políticas orientadas a evitar la despoblación en pequeños municipios y, por último, el Ministerio ha impulsado el Plan 20.000 viviendas en régimen de alquiler social o asequible, siendo una de las primeras líneas de actuación el actuar en los suelos residenciales que SEPES disponía desde hace años, con el objetivo de incrementar el parque de vivienda en alquiler o en régimen de cesión de uso.

Instituto Geográfico Nacional

Como promotor de actuaciones necesariamente planificadas y llevadas a término sobre el territorio, la base de una información geográfica de calidad es un recurso necesario, imprescindible en prácticamente todos los ámbitos de intervención del Ministerio. Fundado en 1870, el Instituto Geográfico Nacional (IGN) es una Dirección General dependiente de la Subsecretaría del Departamento cuyo principal objetivo es la observación y el estudio del territorio a fin de obtener y suministrar esa información geográfica de calidad. Desempeña también otras tareas estrechamente relacionadas en campos afines como la astronomía, geodesia, sismología, vulcanología, teledetección, fotogrametría, topografía y cartografía, empleando la instrumentación y tecnologías más punteras.

El Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG), organismo autónomo adscrito a Fomento a través del IGN, difunde y pone a disposición pública buena parte de la información y bases de datos geográficos producidos desde sus portales (www.ign.es y www.cnig.es) y en la red de oficinas y “Casas del Mapa” que existen en diferentes ciudades de España. El Instituto Geográfico Nacional gestiona también el Observatorio Astronómico Nacional y el complejo especializado del Observatorio de Yebes, donde además de investigación avanzada en radioastronomía se desarrollan productos y equipos punteros de observación.

► Maqueta de la torre de control del aeropuerto de Málaga.



Al IGN compete asimismo la gestión de la Red Sísmica Nacional, el Centro Nacional de Alerta de Tsunamis y de la Red de Vigilancia Volcánica.

Puertos y Salvamento Marítimo

El segundo de los grandes espacios de la exposición fue el dedicado a describir y resumir los 40 años de actividad del Ministerio en el ámbito marítimo. Bajo el epígrafe Agua, se reunieron algunos de los referentes obligados en materia de competencias: la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española son también tareas de Fomento, a quien concierne velar por el funcionamiento óptimo del sistema, desempeñar el control del tráfico marítimo, regular el despacho, registro y abanderamiento de buques civiles, además de llevar a cabo las inspecciones y controles técnicos, estructurales y de equipamiento de los buques civiles conforme a la normativa establecida. Y se recordaron también algunos de los acontecimientos más relevantes que han marcado la trayectoria en ese período de las dos entidades especializadas adscritas al Departamento: El organismo público Puertos del Estado, que agrupa y coordina a los 46 puertos de interés general, gestionados por 28 Autoridades Portuarias, y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Salvamento Marítimo), la entidad pública del Ministerio de Fomento encargada de proteger la vida humana en la mar, luchar contra la contaminación y controlar el tráfico marítimo.

Con respecto a las actividades de Puertos del Estado, la exposición puso en luz algunos datos relevantes que reflejan su importancia como eslabón fundamental de la cadena logística y del comercio exterior: por sus instalaciones pasa el 60% de las exportaciones españolas y el 75% de las importaciones. Sólo en el último ejercicio, en nuestra red portuaria se movieron 545 millones de toneladas y se registró también un total de 24,7 millones de pasajeros (de los cuales más de 9 millones fueron cruceristas, que significaron una importante fuente de ingresos por turismo en las ciudades de escala). Otros datos a tener en consideración: la actividad del sistema portuario estatal representa más del 2% de nuestro PIB, lo que se traduce en empleo directo para unas 100.000 personas y casi otros 175.000 puestos de trabajo adicionales.

Por su parte, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) es la encargada de prestar los servicios públicos de salvamento de la vida humana en la mar, desempeñando asimismo labores de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino. Además, lleva a cabo las tareas de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación y de remolque y asistencia a buques.

Para llevar a cabo todas las actividades propias de las competencias asignadas por Ley, Sasemar cuenta en la actualidad con una plantilla de 1.600 personas, con equipos que permanecen en alerta

24 horas los 365 días del año a fin de dar respuesta a cualquier posible emergencia en la mar. Ello significa la vigilancia, además de sobre los 8.000 kilómetros de costa con que cuenta España, sobre un área (asignada internacionalmente) de responsabilidad de salvamento de casi un millón y medio de km², equivalente a 3 veces el territorio nacional. Los efectivos de Salvamento Marítimo se distribuyen en los 20 centros de coordinación localizados en diferentes puntos de nuestro litoral. En cuanto a medios materiales, la flota de Salvamento está integrada hoy por un total de 73 embarcaciones de distintos calados y especialización, contando además con 14 unidades aéreas (aviones de vigilancia y helicópteros) y equipos especializados en intervenciones subacuáticas.

Con 25 años ya de trayectoria desde su creación en 1993, Salvamento Marítimo ha atendido a más de 350.00 personas en peligro en la mar. Sólo en el pasado año la cifra de personas auxiliadas alcanzó una media de 99 personas al día. Pero Salvamento Marítimo desempeña también otras labores no menos importantes, como la prevención y lucha contra la contaminación en la mar mediante programas de vigilancia aérea y satelital y el control del tráfico marítimo, ayudando y haciendo segura la navegación de los más de 300.000 buques que cada año se desplazan por nuestro espacio marítimo.

Aena y Enaire

Las competencias del Ministerio de Fomento en el ámbito aéreo comprenden tanto la definición de las políticas en materia de infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea como la supervisión de la seguridad aérea y los derechos de los pasajeros, a través de la Agencia de Seguridad Aérea y de la Dirección General de Aviación Civil.

Para situar al visitante en el contexto del transporte aéreo, la tercera de las grandes áreas competenciales del Ministerio de Fomento y un sector estratégico, sin duda, para nuestro país, tanto por nuestra doble condición de ser uno de los primeros destinos vacacionales del mundo y puente transcontinental entre Europa, América y África, como por su aportación esencial en términos de conectividad y vertebración entre la España peninsular e insular, el espacio Aire exponía en su cartel de introducción algunos de los datos de mayor relieve: España es el tercer país de Europa en volumen de tráfico aéreo, sólo por detrás de Reino Unido y Alemania; en 2017, cerca de 82 millones de turistas internacionales eligieron España como su primer destino de vacaciones, y ocho de cada diez entraron y salieron de nuestro país por alguno de los 46 aeropuertos

TIERRA



► Vista de la exposición parte AIRE.

AIRE

y 2 helipuertos de la red de Aena, a través de las rutas aéreas gestionadas por EnairE, el proveedor español de servicios de navegación aérea.

Enaire es la entidad pública empresarial del Ministerio de Fomento que gestiona la navegación aérea en España y, al mismo tiempo, la empresa matriz tenedora del 51% de Aena, el primer gestor aeroportuario del mundo en número de pasajeros. Todas las aeronaves que transitan por nuestro espacio aéreo reciben servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia a través de su moderna red de instalaciones: 5 centros de control; 2 centros de control de área terminal; 237 radio ayudas, que prestan apoyo guiado en ruta y aproximación a los aeropuertos; 54 sistemas de vigilancia para ruta, aproximación y superficie; 90 centros de comunicaciones, que agrupan centros emisores/receptores; 100 nodos REDAN para comunicaciones de voz y transmisión de datos; 126 posiciones en torres de control, y 153 posiciones en centros de control.

En 2017, Enaire gestionó 1,99 millones de vuelos con origen y destino en cuatro continentes (Europa, América, Asia y África), que transportaron a más de 284 millones de pasajeros.

En cuanto a Aena, constituida hoy como sociedad mercantil estatal, gestiona 46 aeropuertos y 2 he-

lipuertos en España, por los que en 2017 pasaron más de 249 millones de pasajeros. Pero además, participa directa e indirectamente, a través de su filial Aena Internacional, en la gestión de otros 17 aeropuertos en América (12 en México, 2 en Colombia y 2 en Jamaica) y, en Europa, el londinense de Luton, del que posee el 51% del capital.

Los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ocupan el 5º y 6º puesto respectivamente, por volumen de pasajeros en el *ranking* de la UE.

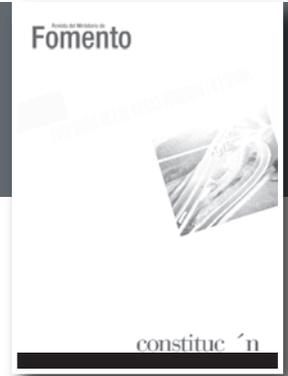
Un dron de fabricación española, un aerofaro de los años setenta conservado en el museo de Aeropuertos, Navegación y Transporte Aéreo del aeropuerto Málaga-Costa del Sol, junto a fotografías y diversos detalles de la Terminal 4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, además de un cuadro especialmente significativo de la nueva etapa iniciada en los aeropuertos españoles a partir de 1982: *Grafismes blaus sobre vellut granat*, del maestro de la abstracción Antoni Tàpies, ponen el punto final al intenso recorrido por la historia más reciente, la que ha hecho también posible y conformado el transporte y la movilidad actuales en nuestro país.

Redacción Fomento

AGUA



▶ Visitantes en la exposición



El legado de una época

La revista del Ministerio de Fomento publica un monográfico especial dedicado al 40º aniversario de la Constitución

La evolución de las obras públicas en España durante el periodo 1978-2018 es el tema central del monográfico especial con el que la revista editada por el Ministerio de Fomento se ha querido sumar a los distintos actos promovidos por el Departamento con motivo del 40 aniversario de la Constitución.

El número especial, bajo el título *40º aniversario de la Constitución. Evolución de las obras públicas en España*, condensa en sus 120 páginas el esfuerzo del país por dotarse a lo largo de estos últimos 40 años de infraestructuras modernas, capaces de impulsar el desarrollo y conectar los distintos territorios tanto en el interior como con el resto del mundo, por tierra, mar y aire. Se inicia con las palabras de presentación del ministro de Fomento, José Luis Ábalos, pronunciadas durante el acto inaugural de la exposición abierta al público en la sala de la Arquería el pasado 11 de noviembre, en las que entre otras cuestiones quiso resaltar que “las inversiones públicas tienen pleno sentido en la medida que son capaces de dar respuesta a las necesidades reales de los ciudadanos, que son la primera de nuestras prioridades, así como de nuestro tejido productivo y del interés general”. Su discurso trazó también un balance positivo de estas cuatro últimas décadas: “Tenemos, en definitiva, motivos fundados para estar orgullosos de lo que hemos conseguido

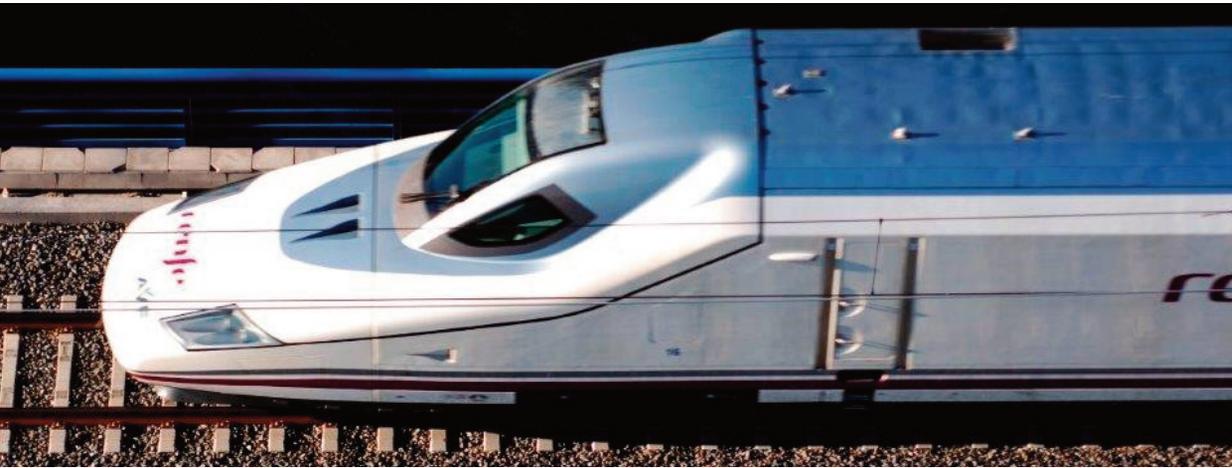
juntos; y razones sobradas para pensar que lo mejor está todavía por llegar. España es un gran proyecto colectivo en el que cabemos todos, porque todos somos partícipes de una realidad de futuro que estamos escribiendo hoy, en tiempo presente, desde la ilusión y la complicidad emocional, clave del éxito compartido”.

Carretera y ferrocarril

La primera parte de sus contenidos se inicia con un artículo de Francisco Flores Montoya, consejero presidente de la Sección Técnica del Consejo de Obras Públicas del Ministerio de Fomento. Bajo el título “40 años progresando”, en él se da cuenta de las transformaciones que han hecho posible tanto las construcciones de nuevas infraestructuras como los cambios normativos llevados a cabo para que los sistemas de transporte se adecuaran a las nuevas necesidades sociales y económicas del país, impulsando su competitividad.



► Paso superior de reposición en la Cañada Real.



► Ave línea Málaga-Madrid.

En el segundo de los textos, “La evolución de las carreteras”, Flores Montoya pone el foco en los importantes cambios acaecidos en la Red Nacional de Carreteras, unos cambios que han permitido que hoy sea una red moderna de alta capacidad, que garantiza el derecho a la movilidad con elevados estándares de calidad y seguridad. El autor hace balance también de las aportaciones que para la Red supusieron los distintos planes acometidos en el periodo, así como los logros de otros programas orientados a su mejora, como el de acondicionamientos, el de reposición y conservación o el de accesos a núcleos urbanos. Los cambios normativos, de manera especial los derivados de las leyes de 1988, que inició el proceso de transferencias de la red secundaria y ayudó a definir la actual Red de Carreteras del Estado, y de 2015, que establece como principios esenciales la especialización funcional de las distintas redes y la mayor eficiencia en la gestión y uso de las vías, merecen también las correspondientes reseñas.

El ferrocarril y sus vertiginosos cambios protagonizan el tercero de los artículos, “La transformación del sistema ferroviario”. “En 1978 la situación del ferrocarril no respondía a las expectativas creadas por los planes emprendidos... a ello contribuyeron la deficiente calidad del servicio, la falta de planificación e inversiones y la pérdida continuada de tráfico de pasajeros y mercancías”, recuerda Flores

Montoya. Un panorama que comenzará a cambiar radicalmente tras los primeros gobiernos democráticos y, sobre todo, a partir de los años noventa con la llegada de la alta velocidad. Una eficiente planificación, la afluencia de fondos comunitarios y un periodo de bonanza económica ayudaron a consolidar las mejoras ya iniciadas en años anteriores, de modo que “al finalizar la primera década de este siglo, el escenario ferroviario español se había renovado por completo”. La descripción del sistema ferroviario actual y un esbozo de las tendencias futuras del ferrocarril centran las últimas aportaciones del artículo.

Puertos y aeropuertos

La evolución en el sistema portuario, de las leyes y planes que han conducido a otorgar un papel destacado a los puertos en los distintos procesos de transporte constituyen los temas principales abordados en el texto “40 años navegando”. En él se trazan balances de los objetivos alcanzados, entre otros, por el Plan General de Actuación Portuaria de 1982, el Plan General de Puertos de 1985 o la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992. También se ponen de manifiesto los progresos logrados en materia de autosuficiencia financiera y optimización de la explotación, en



► Vías del tren línea Málaga-Madrid.

► Interior de la T-4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.



mejora de los accesos terrestres o en otros aspectos como su integración en los entornos urbanos inmediatos, todos ellos presentes en el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 y Plan Estratégico de Infraestructuras 2005-2020. La creación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) en 1992 y una rápida síntesis de su actividad en estos 25 años (una asistencia media en el auxilio de 33 personas/día; 8 buques/día, y de ayuda al tráfico marítimo y portuario para 800 buques/día) ponen el broche final al artículo.

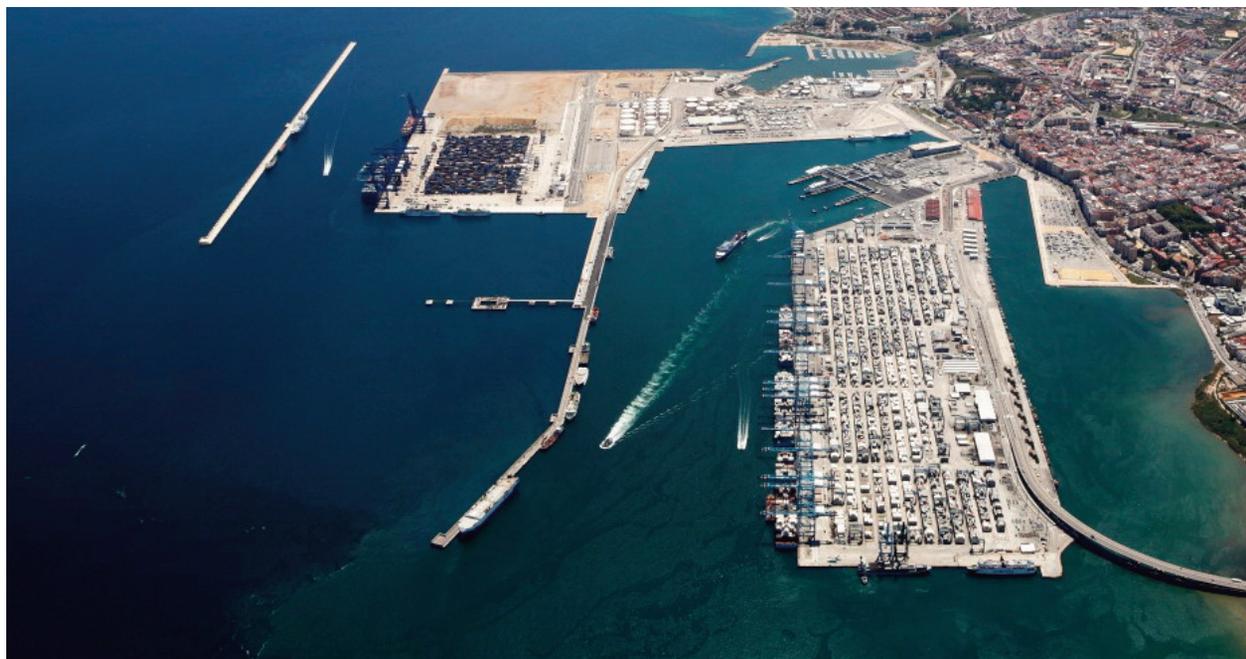
Julia Sola aborda la evolución de las infraestructuras aeroportuarias en el artículo que lleva por título “El gran despegue”, en el que la elocuencia de las cifras sintetiza la transformación radical experimentada por el sector desde 1978: de los apenas 28 millones de pasajeros que transitaban por los aeropuertos en

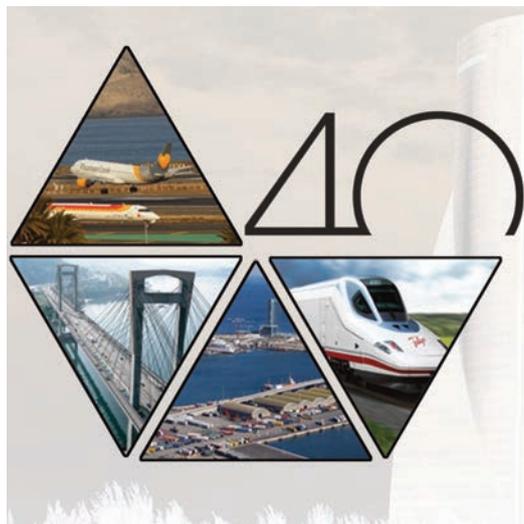
ese año a los casi 250 millones que lo hicieron en 2017. La ampliación y modernización de los grandes aeropuertos de la red de Aena –Barcelona, Madrid, Sevilla, Málaga, Palma de Mallorca, Valencia, Bilbao, etc.– es recordada en detalle en el texto, en el que también se describen los principales retos de cara al futuro: implantación de sistemas de gestión integrados, mayores exigencias en la calidad de los servicios, en la seguridad o en la aplicación de medidas medioambientales encaminadas a reducir el impacto en el entorno de las instalaciones.

Una cuidada galería de imágenes, en la que se recogen algunas de las principales obras de infraestructuras acometidas durante el período, pone el broche final al número.

Redacción Fomento

► Puerto Bahía de Algeciras en 2013.





Cómo hemos cambiado

Jornada “40 años transformando España”.
La evolución de la obra pública en el período de la Constitución.

Entre los diversos actos promovidos por el Ministerio de Fomento para conmemorar el 40º aniversario de la Constitución, el salón de actos del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas acogió el pasado 11 de diciembre la celebración de la jornada “40 años transformando España”, en la que responsables de los ministerios de Fomento y para la Transición Ecológica, junto a destacados representantes del mundo de la empresa, recordaron los principales hitos que han marcado la evolución de la obra pública y la ingeniería civil durante estos últimos 40 años.

En el marco de los distintos actos promovidos por el Ministerio de Fomento para conmemorar el 40º aniversario de la Constitución, el pasado 11 de diciembre el salón de actos del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) acogió una jornada en la que algunos de los principales responsables de las grandes áreas del Departamento –ferrocarriles, carreteras, vivienda, puertos y aeropuertos, etc.– y del Ministerio para la Transición Ecológica, junto a destacados representantes del mundo de la empresa, hicieron balance de la evolución experimentada por la obra pública en nuestro país, sus grandes cifras y logros, su influencia en distintos sectores de la economía, o en la movilidad, el bienestar o la calidad de vida de la ciudadanía a lo largo de estas últimas cuatro décadas.

Jesús Manuel Gómez García, subsecretario del Ministerio, fue el encargado de poner el prólogo a la jornada, y lo hizo remarcando singularmente cómo la transformación del modelo económico español,

tras la entrada en vigor de la Constitución hoy vigente, ha sido fruto tanto “del respaldo institucional como del esfuerzo constante de grandes profesionales de la ingeniería civil”.

Mandato constitucional

Antes de enumerar los hitos más singulares que han permitido una exitosa evolución de nuestro sistema de infraestructuras a lo largo de estos cuarenta años, el subsecretario de Fomento quiso hacer una breve referencia a aquellos artículos de la Constitución de 1978 que encomendaban de manera más directa a la Administración General del Estado un protagonismo crucial en la tarea, especialmente aquellos como el 149, que le atribuye la competencia exclusiva en la obra pública de interés general, o el 46 y el 47 que asignan competencias en materia de conservación del patrimonio o en materia de vivienda y urbanismo, a fin de garantizar el acceso a una vivienda digna. Con ellos la Constitución daba el mandato a los poderes públicos “de actuar sobre el territorio para garantizar que el nivel de infraestructuras fuera equivalente en todos los puntos de nuestra geografía, con independencia de si las actuaciones para ello son o no rentables desde una lógica de mercado... Y es que la cohesión y la articulación social de un país son presupuestos fundamentales para su desarrollo. Y uno de sus elementos básicos es la con-

formación y mejora constante de un sistema de infraestructuras eficiente que permita la movilidad interior y exterior de personas y mercancías y el desarrollo del comercio”, subrayó.

A continuación, Gómez García puso de relieve cómo la aprobación de la Constitución de 1978 significó el inicio de un verdadero proceso de modernización para nuestras infraestructuras, en el que España partía en una clara posición de inferioridad respecto a otros países de nuestro entorno, y citó como ejemplo la red de vías de alta capacidad, que a principios de los ochenta contaba con apenas 2.000 km de extensión y que, en el espacio de escasos tres lustros, se multiplicó hasta los 5.500 km. Otro tanto ocurría con nuestra red ferroviaria, obsoleta y con múltiples disfuncionalidades a la hora de conectar los núcleos de mayor población en frecuencias y tiempos de viaje acordes con las nuevas necesidades de finales del siglo veinte. La entrada en funcionamiento de la conexión de alta velocidad Madrid-Sevilla significó no sólo un antes y un después como hito inaugural de un nuevo modo de viajar; sus avances técnicos, revolucionarios en muchos casos, se fueron introduciendo también en el resto de la red y propiciaron una paulatina modernización que se dejó sentir en la reducción de los tiempos de viaje, la seguridad o el confort de las nuevas flotas de trenes; se extendió asimismo su electrificación, que redundó también en una mayor sostenibilidad ambiental.



► Intervención de María José Rallo, secretaria general de Transporte.



▶ Estación de Santa Justa, Sevilla.

Fruto de un ritmo sostenido en la inversión en infraestructuras, que a lo largo de las dos últimas décadas, y salvo contadas excepciones, se ha mantenido entre el 1,1% y el 1,7% del PIB nacional, ha sido una mejora muy significativa del sistema de transporte, lo que, en palabras del subsecretario de Fomento, también ha significado “asegurar su acceso y conectividad al resto de ámbitos territoriales; adecuar sus condiciones de servicio, calidad y seguridad a las exigentes necesidades sociales y medioambientales del mundo actual, e incluir nuevas conexiones internacionales en el marco de la Red Transeuropea de Transporte que aseguran nuestra conexión con el resto de Europa”.

El subsecretario de Fomento incidió también en cómo esas inversiones han permitido crear un importante tejido empresarial, altamente cualificado y competitivo, y cómo el esfuerzo en gasto que han significado se ha visto con creces recompensado, como reflejan entre otros los siguientes datos: hoy nuestro país cuenta con la primera red europea de autovías y autopistas; España es el cuarto país del mundo con mejor infraestructura ferroviaria y con la red de alta velocidad más extensa de Europa; es la segunda potencia europea en movimiento portuario de contenedores y undécima a nivel mundial; Aena es el primer gestor aeroportuario del mundo en cuanto a número de pasajeros, y Enaire es el cuarto proveedor de servicios de navegación aérea de Europa. Gómez García recordó que esa amplia red hace posible hoy no sólo una amplia y diversificada oferta de servicios de transporte, sino que las inversiones en ella tienen también un positivo efecto

España cuenta hoy con la primera red europea de autovías y autopistas además de con la red de alta velocidad más extensa de Europa

multiplicador, con “una capacidad relativamente elevada de generar valor añadido a lo largo de todo el tejido productivo, desde la construcción a la industria, pasando por la energía”.

Por último, el subsecretario de Fomento recordó el destacado papel que el Ministerio ha desempeñado en la preservación del patrimonio histórico, dedicando hoy el 1,5% del presupuesto de cada obra pública a actuaciones de conservación del mismo; recordó igualmente las actuaciones en materia de vivienda, “con un impacto directo en la dignidad y condiciones de vida de las personas”, y concluyó su intervención con unas palabras de homenaje a los profesionales del sector, a los que agradeció especialmente “el esfuerzo compartido y el trabajo realizado durante estos últimos 40 años”.

Liderazgo

La segunda intervención giró en torno al papel de las empresas en la evolución de las infraestructuras y de la obra pública durante los cuarenta años de vigencia de la Constitución y tuvo como protagonista a Juan Lazcano, presidente de la Confederación Nacional de la Construcción, quien se refirió especialmente a aquellos hechos que desde su punto de vista más han contribuido a posicionar a la ingeniería civil española en el liderazgo mundial. Tras valorar positivamente el esfuerzo planificador del Estado en las últimas décadas, que ha permitido acompasar la creación de infraestructuras a la demanda de movilidad y necesidades de cohesión

del territorio, Juan Lazcano quiso poner de relieve cómo esa planificación por parte de las administraciones había desempeñado a su vez un papel de gran trascendencia, tanto en la creación como en el crecimiento de las empresas constructoras en nuestro país. Destacó también la labor del CEDEX como impulsor del progreso técnico, elevando los baremos de calidad de los proyectos, en especial a través de nuevas instrucciones y prescripciones técnicas, catálogos estructurales, controles de calidad, etc. Tampoco olvidó mencionar el efecto catalizador que supuso el ingreso de nuestro país en la UE, permitiendo el acceso a los diferentes programas de inversión y ayudas, que su-

pusieron, entre 1986 y 2017, una financiación para infraestructuras de unos 115.000 millones de euros. Con todo ello, “la evolución del sector empresarial al amparo de esta continuada demanda de construcción ha sido verdaderamente revolucionaria, demostrando unas capacidades de desarrollo tecnológico, de iniciativa y de competitividad excepcionales”, señaló.

Juan Lazcano no quiso pasar por alto que una de las consecuencias más positivas del esfuerzo inversor de todos estos años, además de dotar al país de un potente sistema de infraestructuras al servicio del transporte y la movilidad de sus ciudadanos, había sido “la adquisición de una relevante experiencia en los distintos tipos de obra pública y servicios; la formación de un alto grado de competencia y cualificación de los profesionales y una constatada eficiencia de las empresas en la ejecución y gestión de los proyectos, en el empleo de tecnologías innovadoras en base a la existencia de unas ingenierías y de una industria auxiliar muy capaces y competitivas”.

Tras desglosar las principales cifras de inversión en infraestructuras del período 1978-2018, el presidente de la Confederación Nacional de la Construcción cerró su intervención abordando los retos más inmediatos para el sector en un previsible escenario de salida de la crisis económica, en el que “si bien es de esperar que los ingresos financieros se vayan recuperando progresivamente, el gasto público en servicios prioritarios como la protección social, salud y educación crecerá intensamente, lo que nos conduce inexorablemente a no poder financiar con cargo al presupuesto público las necesarias infraestructuras prioritarias actuales y futuras”. Esta realidad, que desde su punto de vista se hace necesario afrontar más pronto que tarde, requiere revisar también el modelo de financiación de la obra pública, introduciendo quizá un modelo eficiente de colaboración público-privada, “un modelo más sostenible y solidario, más justo y equilibrado, que involucre en mayor medida al usuario de la infraestructura y libere más recursos para atender el gasto social. Honestamente pienso que para abordar esta problemática será necesario un pacto de Estado”, concluyó.

La visión empresarial de la evolución de la obra pública durante estos 40 años fue completada por el presidente de la Cámara Oficial de Contratistas de Cataluña, Joaquín Llansó, quien se refirió a la reciente creación del Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya y su objetivo de hacer par-



► Puente sobre la Autovía del Cantábrico.

ticipar a la sociedad civil en el análisis, evaluación, deliberación y propuesta de iniciativas y políticas de infraestructuras en el ámbito de Cataluña.

El grueso de su exposición estuvo dedicado en buena medida a desarrollar una serie de propuestas, orientadas todas ellas a hacer posible un nuevo modelo de gestión de las infraestructuras en nuestro país y comenzó subrayando la propia importancia social de las infraestructuras, entre otras razones, porque posibilitan la mejora de la competitividad, la calidad económica y social, la atracción de inversiones y la creación de puestos de trabajo. Son en definitiva un factor imprescindible de prosperidad y bienestar social, y “su carencia puede impedir el eficaz aprovechamiento del potencial de cada territorio, pero su exceso perjudica la economía”.

Respecto a la necesidad de incrementar la eficiencia de la inversión pública de cara a los próximos años, Llansó citó las previsiones de algunos estudios del Banco Central Europeo que señalan que un incremento de la misma en España y otros países europeos podría tener un impacto negativo para el crecimiento económico a largo plazo. Lograr la mayor rentabilidad de la inversión pública en la provisión de infraestructuras se hace, pues, más necesario que nunca. Y entre las principales propuestas para mejorar el modelo de gestión de las infraestructuras, Llansó sugirió la necesidad de que sean consensuadas política y socialmente; que respondan a demandas de largo recorrido (10-15 años) basadas en datos objetivos, y que la planificación, ejecución, mecanismos de financiación y rentabilidad cumplan requisitos de transparencia y una exhaustiva evaluación de sus costes y beneficios. Llansó también subrayó la necesidad de desvincular la inversión pública de los ciclos electorales, dotándola

de mayor estabilidad a fin de suavizar los ciclos económicos, “se debe procurar conferir mayor certeza a los agentes y empresas implicados en la ejecución, a fin de evitar ajustes duros en tiempos de recesión como el vivido recientemente”.

Para avanzar en ese nuevo modelo, el presidente de la Cámara Oficial de Contratistas de Cataluña manifestó que es también muy necesario “que impulsemos la innovación, la investigación y el desarrollo, por parte de todos los agentes involucrados, tanto en el ámbito público como en el privado, de forma coordinada y colaborativa, a nivel local, regional y global. La dimensión de los retos es de tal magnitud que tenemos que establecer entre todos (sociedad civil, administraciones públicas y empresas) un Pacto Nacional de Infraestructuras”. Concluyó su exposición con un análisis de la situación actual de las vías de alta capacidad, donde las necesidades de conservación cada vez más urgentes, su gran extensión (casi 17.000 km), y el contexto normativo europeo, tendente a implantar en ellas sistemas de pago por uso, hacen cada vez más aconsejable la implantación de un nuevo modelo de gestión. Llansó recaló que “el mantenimiento de la red viaria y su modernización no pueden seguir condicionados a situaciones de bonanza ni a las decisiones partidistas: hay que generar recursos recurrentes y finalistas (equilibrio del sistema)”. A su juicio el nuevo modelo de gestión para las vías de alta capacidad implicaría necesariamente adoptar las directivas europeas, la implantación del canon por distancia recorrida, que sería de carácter finalista, destinado a mejoras en la carretera y el transporte.

La gestión del agua

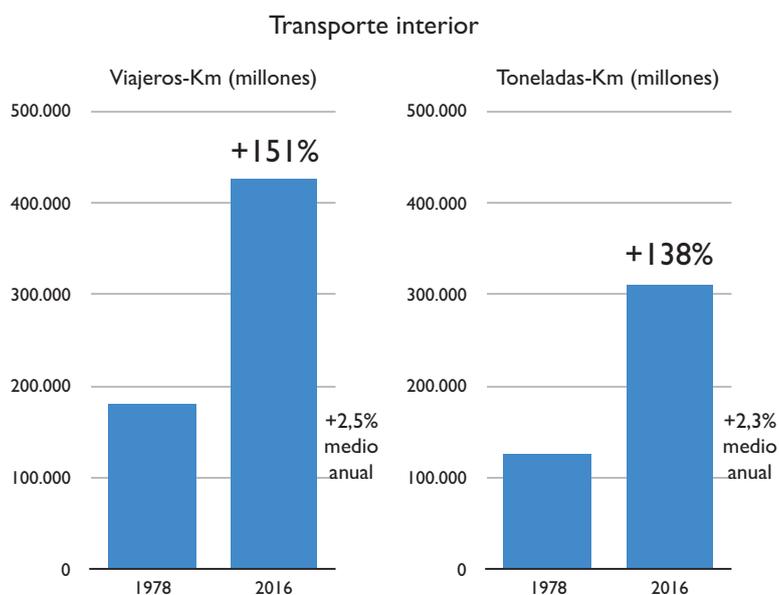
La ponencia presentada por Manuel Menéndez Prieto, director general del Agua del Ministerio para la Transición Ecológica, incidió en las grandes prioridades que han determinado las actuaciones de la Administración en materia de gestión del agua y que han caracterizado, asimismo, diferentes etapas a lo largo de las últimas cuatro décadas: el período 1978-1985, en el que se acometen las últimas grandes obras; 1986-2000, donde se emprende una planificación hidrológica subordinada a la económica; 2001-2004, dominada por el trasvase del Ebro; 2005-2007, durante la que tiene lugar la derogación parcial del Plan Hidrológico Nacional; 2008-2011, en la que la agricultura vuelve a cobrar prioridad; 2012-2017, caracterizada por la adecuación de los planes hi-

drológicos a la Directiva Marco del Agua, y a partir de 2018, de formulación de nuevas prioridades.

Singularmente, entre esas nuevas prioridades, Manuel Menéndez estableció la “necesidad de dar cumplimiento a los objetivos medioambientales exigidos por la Directiva Marco de Agua: definición completa y cumplimiento de los caudales ecológicos, rigor en la aplicación del régimen de “excepciones”, cumplimiento de las exigencias europeas en materia de aguas residuales, control de la contaminación difusa, integración de nuevos recursos como la reutilización y la desalación, lograr mayor eficiencia en regadíos y en consumos de energía, medidas de adaptación al cambio climático, incremento de la seguridad en presas, invertir la tendencia en cuanto a la reducción en disponibilidad presupuestaria”.

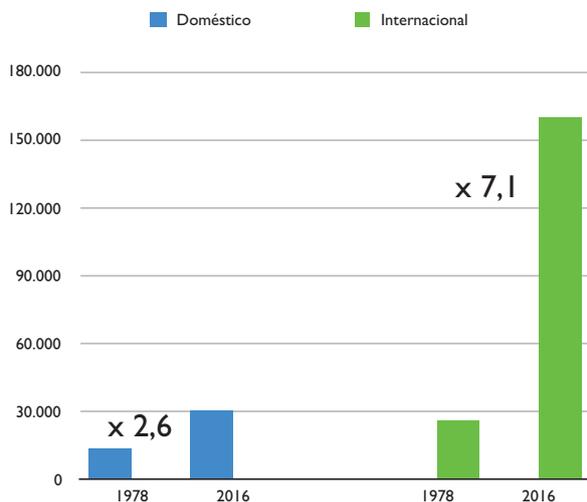
Hitos del transporte

Por su parte, la secretaria general de Transporte del Ministerio de Fomento, María José Rallo del Olmo, tras trazar un rápido bosquejo del contexto económico y la evolución del PIB del país, que ha mantenido un crecimiento medio sostenido del 2,2 % interanual a lo largo de estos cuarenta años, reseñó durante su turno de palabra los pilares que lo han hecho posible, entre ellos la planificación y el desarrollo en la red de infraestructuras. Enumeró también los que a su modo de ver han sido los acontecimientos y proyectos que más y mejor han contribuido a desarrollar nuestro sistema de trans-

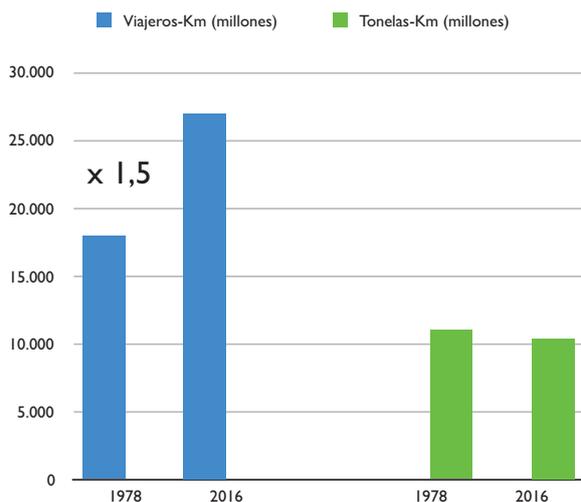


Principales cifras del transporte

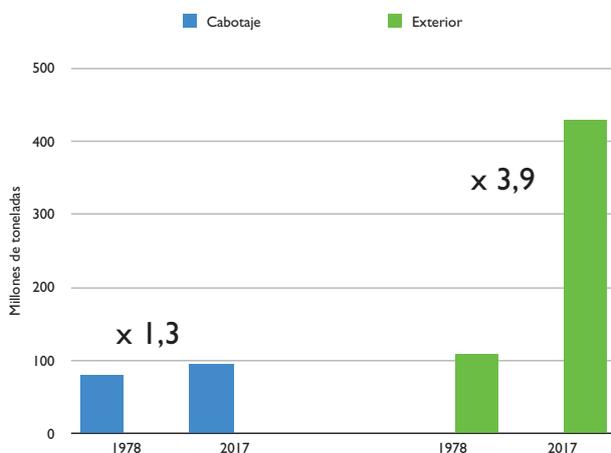
Transporte aéreo



Transporte ferroviario



Transporte marítimo de mercancías



porte, como la entrada de España en la UE en 1986 o la promulgación de algunas leyes especialmente cruciales para la dinamización del sector: la ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987, las leyes del Sector Ferroviario de 2003 y 2015 o la ley del Contrato de Transporte Terrestre y Mercancías de 2009.

La evolución de los distintos modos de transporte a través de sus principales cifras ocupó el núcleo central de su exposición. En concreto, entre los datos más relevantes: el transporte tanto de viajeros como de mercancías por carretera casi se ha triplicado a lo largo de estos últimos cuarenta años, pasando de poco más de cien mil millones de viajeros por km, a los casi cuatrocientos mil millones viajeros/km de 2016, y de unos noventa mil millones de toneladas/km a casi trescientos mil millones toneladas/km, en el caso de las mercancías. Un crecimiento que no fue tan significativo en el transporte ferroviario, pero que en lo que respecta al transporte aéreo, en cambio, se tradujo en unas cifras espectaculares, muy particularmente en los movimientos de viajeros con origen y/o destinos internacionales, en los que se pasó de los cerca de 28 millones de viajeros de 1978 a los casi 160 millones de 2016.

La secretaria general de Transporte enumeró igualmente algunos de los principales hitos que más positivamente han incidido en la evolución del sector en estas cuatro décadas, entre otros, la creación de la Dirección General de Aviación Civil en 1982; la creación de Aena en 1991; el impulso a la libre competencia a partir de 1993; el ingreso en Eurocontrol en 1997; las ordenaciones para los aeropuertos de interés general y los planes directores de aeropuertos de 1998 y 1999; las iniciativas de Cielo Único Europeo de 2000 y los reglamentos correspondientes introducidos a partir de 2004, o la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en 2008. Todos, en definitiva, factores que han propiciado un cambio radical en el sector y que han contribuido a configurar sus colosales dimensiones en la actualidad: más de 2,2 millones de vuelos gestionados en 2017 en 49 aeropuertos de la red Aena de interés general, lo que hizo posible también la conexión de nuestro país con 298 destinos internacionales mediante 1.853 rutas operadas por 358 aerolíneas comerciales. Son cifras que resumen la evolución espectacular del sector, pero a las que también es necesario sumar unos logros no menos relevantes en materia de seguridad, en la salvaguardia de los derechos de los pasajeros o en la gestión de todos los procesos

previos y posteriores al vuelo —embarque y recogida de equipajes, eficacia y sostenibilidad de las instalaciones, etc.—.

El transporte marítimo, cuya evolución se ha visto igualmente jalonada por cambios trascendentales como la supresión de las ayudas al sector a partir de 1990, los procesos de liberalización al tráfico exterior (1993) y al de cabotaje (1999) o la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, ha experimentado asimismo crecimientos en positivo no menos importantes, como ponen de manifiesto algunas de las cifras más significativas expuestas por María José Rallo. Mientras en 1978 la red portuaria gestionó 186 millones de toneladas de mercancías, en 2017 ese volumen se triplicó hasta alcanzar los 545 millones de toneladas. Y el crecimiento alcanzó también a los movimientos de pasajeros, pasando de los 11 millones aproximados de 1978 a los algo más de 35 millones de 2017, de los que casi unos 10 millones lo fueron de cruceros. Y tras esas grandes magnitudes siempre hay pequeños cambios, quizá imperceptibles en el día a día pero que finalmente acaban configurando la enorme dimensión actual del sector: la introducción de herramientas y sistemas de gestión portuaria más sostenible; la mejora que para la seguridad supuso la entrada en operaciones de Salvamento Marítimo en 1993, el desarrollo de nuevas tecnologías de ayudas a la navegación, etc.

Tras concluir cómo los datos antes expuestos revelan que hoy los españoles sin ninguna duda “nos movemos más y también mucho mejor, con mayor seguridad y menores tiempo de recorrido, mejor calidad del servicio, y de forma más eficiente y sostenible”, la secretaria general de Transporte concluyó su exposición enumerando los retos aún pendientes para el sector, como avanzar en la intermodalidad y la multimodalidad, incrementar la cuota del transporte ferroviario de mercancías, progresar en la digitalización del transporte, seguir mejorando en materia de seguridad y sostenibilidad, fijar nuevas prioridades de inversión en infraestructuras y mejorar la coordinación entre administraciones.

Carreteras y ferrocarriles

José Javier Izquierdo Roncero, secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento inició su ponencia poniendo de relieve el hecho de que en el periodo 1978-2015, según los datos del Fondo Monetario Internacional (FMI), nuestro *stock* de

capital público se ha triplicado hasta alcanzar un valor de 1,2 billones de euros, una cifra muy similar al de las otras grandes potencias europeas —Alemania, Gran Bretaña, Italia o Francia—. Quiso destacar también cómo esa convergencia no sólo ha tenido lugar en términos cuantitativos, sino que ha sido también muy similar en términos de calidad, de modo que las infraestructuras y los sistemas de transporte españoles que sobre ellas se asientan ostentan unos parámetros que los sitúan a la cabeza respecto a los de Europa y el resto del mundo.

Buena muestra de todo ello lo constituyen las respectivas redes de carreteras y ferrocarril y, en especial, su crecimiento a lo largo de estas últimas cuatro décadas, desgranado por el secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento a través de algunos de sus datos y referentes más notables. Así, poco antes de aprobarse la Constitución, en 1975, la Red Nacional de Carreteras solo contaba con 619 km de autopistas de peaje, 269 km de autovías y 78.993 km de carreteras convencionales. Con la entrada en vigor de la Constitución, que estableció como competencia exclusiva de la Administración del Estado la realización y conservación de aquellas obras públicas que afecten a más de una comunidad autónoma, se produjo un importante proceso de transferencias de carreteras de titularidad estatal hacia las comunidades autónomas. Por otra parte, la aprobación en 1984 del Plan General de Carreteras supuso el primer gran impulso de modernización de la Red. El objetivo era mejorar su capacidad y dotarla de unas condiciones de seguridad idóneas. La entrada en la Unión Europea y el acceso a sus fondos y programas de inversión permitió mantener un buen ritmo en la construcción de nuevas infraestructuras en las siguientes décadas, de modo que de los 2.228 km de autovías abiertos en 1990 se pasó a los 8.389 km de 2012 y, más recientemente, a finales de 2017, la Red de Carreteras del Estado alcanzó los 26.393 km, acogiendo más del 52% del tráfico total de vehículos y casi el 65% del tráfico pesado.

Además del Plan General de Carreteras de 1984, la Ley de Carreteras de 1988, el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, el Plan de Infraestructuras del Transporte 2000-2007, el Plan Estratégico de Infraestructuras y el Transporte 2005-2020, la Ley de Carreteras de 2015 y el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2014 fueron conformando y adaptando la realidad y objetivos de la Red, tanto en materia de nuevas realizaciones

como de conservación, a las circunstancias económicas de cada momento. Ante este nuevo panorama, en el que ya la suficiencia de itinerarios muestra una Red solvente, capaz de garantizar las grandes necesidades de comunicación entre los principales núcleos de población, los grandes retos actuales se plantean en el terreno de la conservación del patrimonio viario donde, a juicio de José Javier Izquierdo, se ha dejado notar más el déficit inversor de las últimas etapas y donde “se hace más necesario una búsqueda de fórmulas de financiación público-privada que guarden un equilibrio entre una rentabilidad suficiente que suscite el interés del mercado pero que no comprometa la capacidad inversora a largo plazo”.

Con respecto a la evolución del sector de las infraestructuras ferroviarias en nuestro país a lo largo de estos 40 últimos años, José Javier Izquierdo llamó la atención sobre los cuatro condicionantes previos que marcaron una posición de partida sumamente desventajosa: la situación periférica de la Red, en el extremo occidental del continente europeo; la difícil orografía, con su repercusión en los costes de construcción; una muy desigual distribución demográfica, y la coexistencia de tres anchos de vía fruto de decisiones no muy bien meditadas en el pasado.

Frente a ello, a partir de 1978, el inicio de una planificación más rigurosa (Plan de Transporte Ferroviario de 1987, Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, Plan de Infraestructura del Transporte 2000-2007, etc.) junto a la adopción de normativa comunitaria (Reglamento 1315/2013 sobre desarrollo de Redes Transeuropeas de Transporte, Reglamento 1316/2013 Mecanismo conectar Europa CEF-1, futuro Reglamento CEF-2 para el período 2021-2027), la reorganización del sector público/privado (ministerio, empresas, agencias, administradores, etc.), el desarrollo de tecnologías ferroviarias y la apuesta por la especialización (cercanías, alta velocidad), son factores que han posibilitado un despegue y transformación radicales del sector en esta última etapa.

La red de Alta Velocidad pasó así de contar con solamente 476 km en 1992 a 3.240 km en 2018. Por su parte, la red de Cercanías, presente en once grandes núcleos de población en la Península, fue utilizada por más de 423 millones de viajeros en 2017, a razón de 1,5 millones de viajeros/día. Pese a que todos esos cambios arrojan un balance final más que satisfactorio, el secretario general de Infraestructuras quiso cerrar su intervención recordando que las previsiones a corto y medio plazo

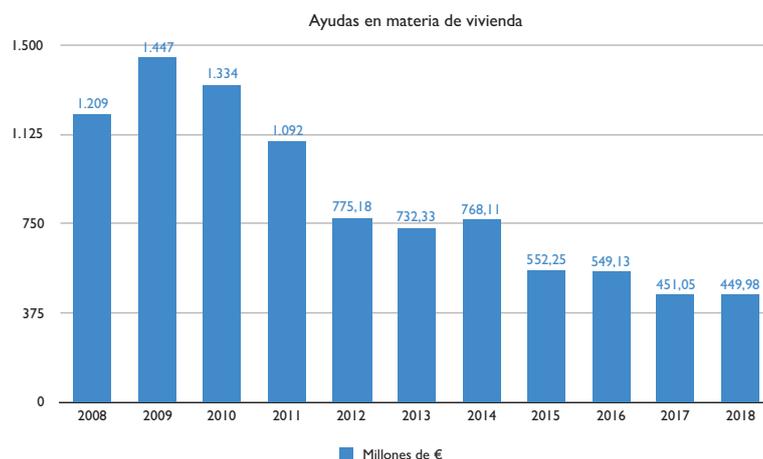


apuntan a un crecimiento continuado de la demanda en el modo ferroviario, lo que “hará necesario mantener el esfuerzo en la puesta en valor y en la mejora de la gestión en ambas redes (Cercanías/Alta Velocidad) tanto en el medio como en el largo plazo”.

Vivienda

Helena Beunza Ibáñez, secretaria general de Vivienda del Ministerio de Fomento, inició su ponencia recordando el artículo 47 de la Constitución: “Todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada. Los poderes públicos promoverán las condiciones necesarias y establecerán las normas pertinentes para hacer efectivo ese derecho, regulando la utilización del suelo de acuerdo con el interés general para impedir la especulación. La comunidad participará en las plusvalías que genere la acción urbanística de los entes públicos”, y esbozó a continuación los rasgos más característicos de las cinco leyes promovidas por el Estado en materia de suelo y políticas urbanas, entre ellas la Ley 8/1990, que puso un mayor énfasis en la función social del suelo y una adquisición gradual de derechos; la Ley 6/1998, que desencadenó un proceso de liberalización; la Ley 8/2007, que significó el regreso a la ciudad compacta; la Ley 8/2013, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, que reguló por vez primera las intervenciones en la ciudad consolidada, y el Texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana de 2015, que introdujo principios de desarrollo territorial y urbanos sostenibles.

Helena Beunza quiso recordar también los principales acontecimientos que han marcado más significativamente la evolución de las políticas de vivienda a lo largo del período 1978-2018, entre otros: la adhesión a acuerdos y compromisos internacionales como la Conferencia Hábitat de Naciones Unidas; la Carta de Leipzig (2007), o la Declaración de Toledo de 2010. Y puso también de relieve otros acontecimientos cuya influencia se dejado sentir como corriente de fondo en el sector a lo largo todos estos años: los cambios demográficos derivados del éxodo rural, de modo que hoy más del 80% de la población española reside en ciudades; los estímulos a las buenas prácticas, tanto en materia de urbanismo como de arquitectura (premios nacionales); la adhesión a las agendas urbanas (de Naciones Unidas y la UE); el desarrollo de la Agenda Urbana Española, cuyo



marco estratégico busca un modelo de ciudad más sostenible y habitable; los 12 planes estatales de vivienda promovidos a lo largo del período 1977-2018, además de las alternancias de períodos de fuerte crecimiento económico y expansión en el mercado inmobiliario seguidos de otros de recesión y restricciones económicas como el actual. Para hacer frente a ello, la secretaria general de Vivienda señaló que en la actualidad el Ministerio de Fomento promueve una reorientación del Plan de Vivienda 2018-21, cuyos principales pilares son el Plan 20.000 de viviendas de alquiler social y la reforma de la regulación del mercado del alquiler.

Para concluir su intervención, Helena Beunza quiso destacar también el hecho de que el Ministerio de Fomento han destinado, desde el año 2008, más de 9.360 millones de euros a políticas estatales de vivienda, sobre todo a través de los mecanismos de inversión previstos en los diferentes planes, un importe que supone entre el 15 y el 20% del total de las ayudas del Estado teniendo también en cuenta las ayudas indirectas o fiscales. La secretaria general de Vivienda reseñó, por último, la labor del Departamento en la promoción y regulación de la calidad en la edificación, promoviendo normas como la Ley de la Edificación de 1999 o el Código Técnico de la Edificación, así como en la conservación del patrimonio histórico, para el que desde 1985, año en que se aprobó la ley del 1% cultural (hoy 1,5%), ha destinado más de 733 millones de euros que han permitido un total de 1.217 actuaciones de preservación del mismo.

Puertos

Pilar Parra Serrano, jefa de área de Planes de Empresa y Presupuestos del ente Puertos del Estado

► Imágenes aéreas del puerto de Valencia.



inició su turno de intervenciones refiriéndose a la singular posición privilegiada que ocupa nuestro país en el sur de Europa, en una de las zonas estratégicas de mayor importancia en el tráfico marítimo internacional, a caballo de tres continentes. Asimismo, quiso resaltar cómo esa posición ha incidido muy favorablemente en que el transporte marítimo aporte hoy el 75% de nuestras importaciones, casi el 60% de nuestras exportaciones y represente el 96% del comercio exterior con terceros países, suponiendo el 2,07% del PIB nacional y generando unos 275.000 empleos (directos, indirectos e inducidos).

Pilar Parra detalló a continuación los principales hitos normativos y de organización que bajo su punto de vista más habían contribuido a configurar el sector portuario español a lo largo del período 1978-2018, entre ellos la Ley de Costas de 1988, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 o la Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General de 2003, “referentes normativos que han contribuido a que el sistema portuario sea, a día de hoy, uno de los más descentralizados de todos los nodos de transporte”, circunstancia que ha per-

mitido también que el sistema, que hoy cuenta con 29 organismos con personalidad jurídica propia, registre en 2017 un tráfico de mercancías cercano a los 550 millones de toneladas, más del doble de los 200 millones de toneladas de 1978. El crecimiento ha sido extensivo a la práctica totalidad de sectores –graneles líquidos y sólidos o mercancía general–, pero ha sido especialmente relevante en el caso de los contenedores, donde en 2017 se alcanzaron los 15.952 miles de TEUs frente a los 976 de 1978, lo que significó un aumento de más del 1.534%.

Más allá de la realidad de esas grandes magnitudes, el sistema portuario ha experimentado igualmente una no menos trascendental transformación económica, fruto del esfuerzo inversor en la mejora y ampliación de sus instalaciones. Como datos más destacados, Pilar Parra subrayó los incrementos de metros lineales de muelles (con crecimiento de más del 41% desde 1978), de superficie terrestre total, hoy en casi 100.000 m² (más del 133% con respecto a 1978) y de la superficie de hectáreas de flotación, casi 200.000 (un 200% más que en 1978). Estas, entre otras más magnitudes, han permitido, en opinión de Pilar Parra, hacer del sistema de gestión

portuario un magnífico modelo de éxito de colaboración público-privada, en el que hoy más del 40% de la zona de servicio está concesionada y en el que el mantenimiento de la operativa comercial coexiste en armonía con el entorno urbano más próximo. Una buena muestra de todo ello han sido especialmente algunas de las transformaciones urbanas que han girado en torno a zonas donde la propia actividad portuaria derivaba en un efecto barrera –Bilbao Ría 2000, Port Vell de Barcelona, integración de paseos marítimos y recuperación de viejos tinglados como espacios culturales y de ocio en la mayoría de ciudades portuarias, etc.–.

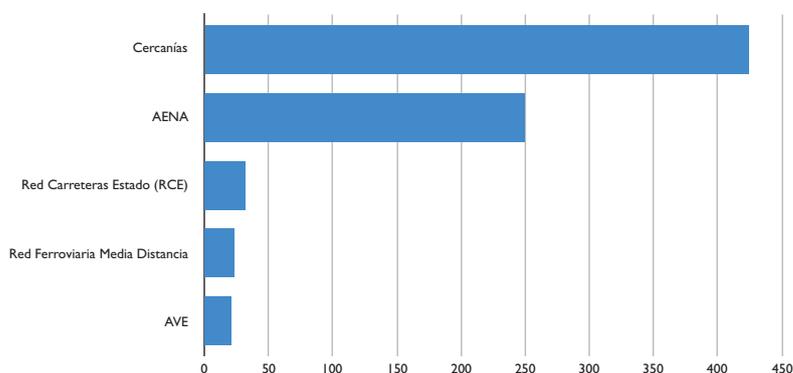
De cara al futuro, como continuación de la línea de mejora emprendida en competitividad y accesibilidad, Pilar Parra apuntó la necesidad de seguir planteando nuevos retos, tanto en cuanto a dotación de nueva infraestructura, como en cuanto a mejora de prestación de servicios, seguridad, sostenibilidad o introducción de nuevas tecnologías (Puertos 4.0).

Luces largas

El secretario de estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, Pedro Saura, puso el broche final a la jornada y lo hizo invitando a la reflexión desde el mismo título de su ponencia “Tras 40 años, ¿cómo estamos y hacia dónde vamos?. Una política de luces largas”. Quiso hacer evidente, en primer lugar, cómo el gran esfuerzo inversor realizado en esas cuatro décadas ha hecho posible que prácticamente hayamos convergido con los principales países de la UE, así como que “gran parte de la superación del retraso que teníamos en materia de infraestructuras al final de la dictadura se ha construido sobre la base de un amplio consenso político, social y territorial bastante amplio, convergiendo en *stock* de capital por habitante entre las diferentes regiones”.

En la situación actual, una vez logrado ese *stock* adecuado de infraestructuras, el secretario de estado incidió en la oportunidad de responder a cuatro preguntas: ¿cuánto invertir?, ¿dónde invertir?, ¿cómo invertir? y ¿para qué invertir?, interrogantes cuyas respuestas requieren a su juicio de una política de “luces largas” en infraestructuras “que debe tener también entre sus principales objetivos: la seguridad, la eficiencia en la movilidad, la estabilidad en la inversión pública y un máximo impacto de las infraestructuras en el crecimiento económico”.

Movilidad: Millones de Viajeros (Salvo RCE Vehículos) 2017



Pedro Saura, frente al anterior “cuanto se pueda” que ha caracterizado el acomodo a los ciclos económicos, sugiere crear marcos de inversión más estables; “la inversión pública debe ser estable y previsible, tanto para suavizar el ciclo económico como para dar certidumbre a los agentes y evitar ajustes fuertes en tiempos de crisis; con un diseño adecuado de riesgos, la colaboración público-privada puede ayudar a dar estabilidad al ciclo económico, más en un contexto de elevada deuda pública y muchos pasivos para las administraciones públicas”. Respecto a ¿dónde invertir?, Pedro Saura volvió a subrayar la necesidad de maximizar el impacto de las infraestructuras en el medio y largo plazo, lo que obliga a acometer proyectos con rentabilidad económica y social contrastada y a su evaluación *ex ante*. Para ello, se ha previsto ya que el Ministerio de Fomento de cabida en su Consejo Asesor tanto a especialistas en evaluación como a expertos de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIREF).

El secretario de estado indicó que además de la seguridad, donde ya es prioritario corregir el déficit inversor de casi 2.000 millones de euros acumulado en los últimos seis años, la movilidad, en especial hacia los modos de transporte más utilizados como las cercanías ferroviarias, junto a la mejora de la interoperabilidad, deben ser algunos de los capítulos ineludibles y prioritarios en materia de inversiones de cara a los próximos años. Pedro Saura concluyó su intervención señalando: “necesitamos reorientar la inversión en los modos de transporte público que más se utilizan; una regulación del transporte que permita ganar en eficiencia y equidad; una eficaz liberalización del ferrocarril. Y necesitamos abordar la evaluación *ex ante* en la toma de decisiones sobre inversión pública, la intermodalidad y la interoperatividad”.

Redacción Fomento



► Interior de la T-4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

ATLAS | NACIONAL
DE ESPAÑA

ESPAÑA EN MAPAS

Una síntesis geográfica



«España en mapas. Una síntesis geográfica» es la primera publicación del Atlas Nacional de España (ANE) del siglo XXI (ANEXXI): una nueva etapa en la ya larga evolución del Atlas Nacional. Aporta, a través de mapas, gráficos, ilustraciones, imágenes, tablas y textos, una visión sintética, integrada y razonada de la geografía e historia de nuestro país.

► Índice temático de «España en mapas. Una síntesis geográfica».

ÍNDICE GENERAL	
SECCIÓN I	CONOCIMIENTO GEOGRÁFICO Y CARTOGRAFÍA
Capítulo 1	Representación cartográfica del conocimiento geográfico
Capítulo 2	Cartografía general de referencia y toponimia
SECCIÓN II	MEDIO NATURAL
Capítulo 3	Estructura terrestre y formas de relieve
Capítulo 4	Clima y agua
Capítulo 5	Biogeografía y suelos
SECCIÓN III	HISTORIA
Capítulo 6	Referencias históricas
SECCIÓN IV	POBLACIÓN, POBLAMIENTO Y SOCIEDAD
Capítulo 7	Demografía
Capítulo 8	Asentamientos humanos
Capítulo 9	Sociedad
SECCIÓN V	ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y ECONÓMICAS
Capítulo 10	Actividades agrarias y pesqueras
Capítulo 11	Minería, energía, industria y construcción
Capítulo 12	Turismo
Capítulo 13	Comercio y servicios
SECCIÓN VI	SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS SOCIALES
Capítulo 14	Educación, ciencia, cultura y deporte
Capítulo 15	Sanidad, protección y políticas sociales
Capítulo 16	Seguridad y justicia
SECCIÓN VII	SISTEMAS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Capítulo 17	Transportes
Capítulo 18	Comunicaciones
SECCIÓN VIII	ESTRUCTURA TERRITORIAL
Capítulo 19	Estructura económica
Capítulo 20	Paisaje
Capítulo 21	Medio ambiente
Capítulo 22	Articulación territorial
SECCIÓN IX	ESPAÑA EN EL MUNDO
Capítulo 23	España en el contexto geográfico mundial
Capítulo 24	Presencia de España en el mundo

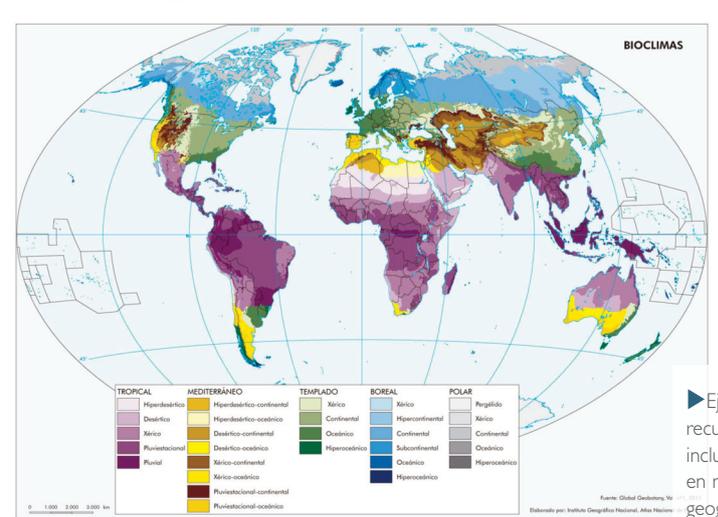
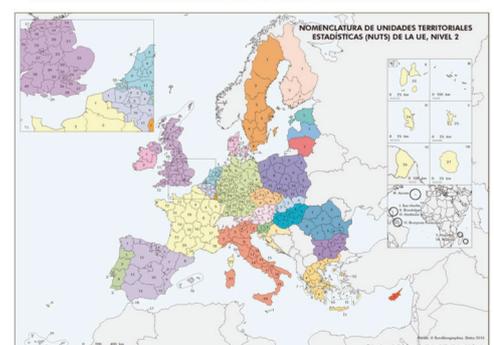
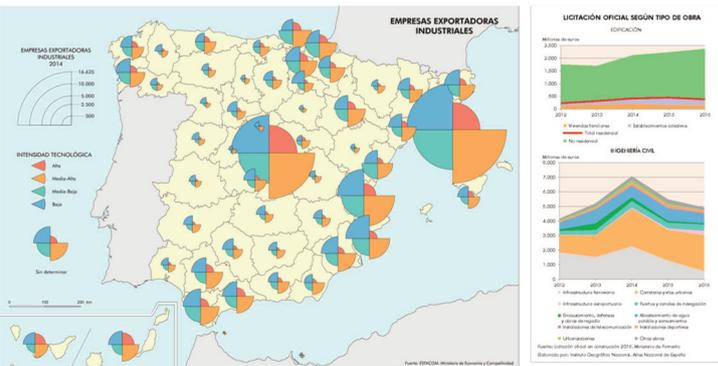
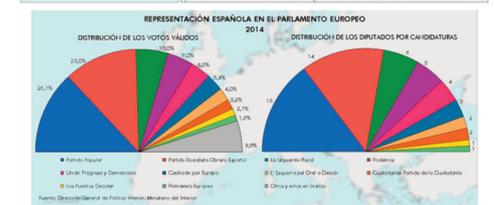
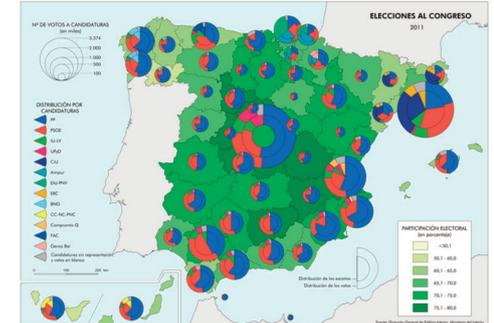
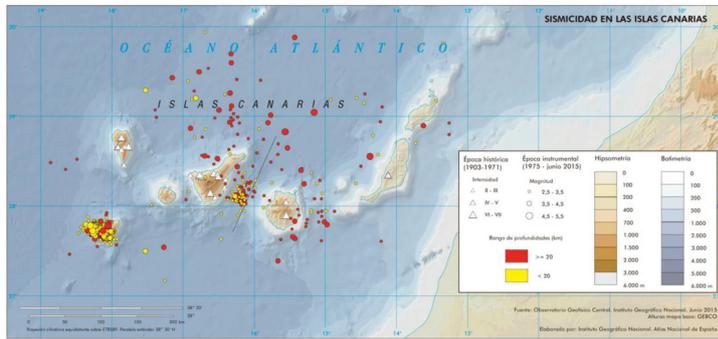
El ANE es una obra singular en la producción científico-técnica del Instituto Geográfico Nacional (IGN). Lo elabora el equipo del Área de Cartografía Temática y Atlas Nacional de la Subdirección General de Geodesia y Cartografía con el apoyo de numerosas organizaciones científicas y académicas y entidades de las administraciones públicas. Se trata de una obra de referencia para el conocimiento e investigación de la realidad geográfica de España, con actualización y difusión continuas a través de diversos canales de comunicación. De forma progresiva, a lo largo del tiempo, el ANE ha publicado una colección de productos y servicios agrupados en series: General, Monografías, Compendios, Láminas y murales.

Como en etapas previas de su desarrollo, el ANEXXI se diferencia de las anteriores por presentar una serie General con una nueva estructura temática: 9 secciones que comprenden 24 temas que, a su vez, se desglosan en 73 subtemas; se incluyen así nuevos campos de conocimiento y, sobre todo, enfoques actuales en el tratamiento y presentación de otras materias ya clásicas en cualquier atlas nacional. También, incorpora para su elaboración y difusión las recientes capacidades de las tecnologías de la información y las comunicaciones.

“España en mapas. Una síntesis geográfica” se encuadra en la serie Compendios porque compila los contenidos más significativos de la serie General del ANEXXI.

Contenido

La obra incluye alrededor de 1.250 recursos gráficos, de los cuales más de 800 son mapas. Además, se han creado 215 gráficos estadísticos, y el resto son fundamentalmente ilustraciones, imágenes y tablas. Los textos, escritos por los colaboradores científicos, crean un hilo argumental, desarrollan los contenidos, ofrecen una explicación complementaria y destacan los aspectos más importantes.



► Ejemplo de distintos recursos gráficos incluidos en "España en mapas. Una síntesis geográfica"

► Universidades e instituciones que pertenecen a la Red ANEXXI



Obra multidisciplinar y colaborativa

El ANE es tanto una operación estadística del Plan Estadístico Nacional como una operación cartográfica del Plan Cartográfico Nacional y es, por tanto, un lugar natural de encuentro de los ámbitos estadístico y geoespacial.

Por la multiplicidad de materias que comprende y los conjuntos de datos oficiales (completos, fiables y actuales) se necesita que cada una de esas materias sea también una publicación necesariamente colaborativa. Por ello, el IGN promovió la constitución de una red de organizaciones científicas y académicas para la dirección y colaboración científicas del ANEXXI (Red ANEXXI), en la que la Asociación de Geógrafos Españoles desempeñó un papel fundacional.

La Red ANEXXI está constituida actualmente por 34 universidades españolas, además de la Asociación de Geógrafos Españoles, del Instituto de Economía, Geografía y Demografía del Centro de Ciencias Humanas y Sociales del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, la Real Academia de la Historia y la Biblioteca Nacional de

España. Está organizada en un Comité Científico Asesor en cuyo seno se eligió un Comité Ejecutivo que participó en la definición de la nueva estructura temática. Los miembros del Comité Científico Asesor son responsables de uno o más Grupos de Trabajo Temáticos, tantos como temas, que están formados por un coordinador científico del que dependen varios colaboradores multidisciplinares de diferentes organizaciones de la Red. En total, más de 140 investigadores y docentes se han responsabilizado de la definición y elaboración científica de los contenidos. Además, cada coordinador ha contado con el asesoramiento científico de otros investigadores y docentes de organizaciones que no pertenecen a la Red.

La Red ANEXXI está patrocinada por el Banco Santander.

Los nuevos contenidos se han realizado con datos obtenidos de más de 120 entidades de la Administración General del Estado y de organismos internacionales que han proporcionado o dado acceso a datos oficiales y, siempre que se ha necesitado, han asesorado sobre el sentido y la interpretación de la información suministrada.

► Principales fuentes de datos consultadas



Presentación de la obra

La publicación ha sido prologada por el ministro de Fomento, que también presidió el acto de su presentación oficial, el 12 de diciembre de 2018 en el Real Observatorio de Madrid, en el que calificó a la obra de sobresaliente y de referencia fundamental. En dicho acto también intervinieron el director general del IGN y presidente del Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG), y el presidente de la Red ANEXXI.



► Presentación de «España en mapas. Una síntesis geográfica» a cargo del ministro de Fomento.

Hacia el futuro

En breve se publicará un nuevo sitio web que presenta páginas maquetadas con textos y contenidos gráficos (mapas, gráficos estadísticos, tablas, ilustraciones...), constituyendo «artículos» equivalentes a una «wikipedia» geográfica, con:

- ✓ Hiperenlaces entre artículos y a las páginas web de referencia, tanto del IGN como de otras entidades, que permitan al usuario completar la información y navegar de una forma atractiva y contextualizada.
- ✓ Cada mapa se podrá compartir en las redes sociales, descargar a distintas resoluciones y diversos formatos y contará con enlaces al Centro de Descargas para que los usuarios puedan reutilizar los datos representados.
- ✓ Los mapas estadísticos podrán enlazarse a un «atlas interactivo» que permitirá «explorar» los datos, seleccionando las variables a representar y variando las técnicas y parámetros de clasificación y visualización de datos.
- ✓ A más largo plazo, se pretende que todos los contenidos gráficos sean interactivos y animados.

También ha comenzado el proceso de elaboración de la publicación «Evolución de la imagen cartográfica de España» (desde sus orígenes hasta el siglo XXI) de la serie Monografías y se prevé iniciar en breve el proceso de actualización de los recursos de «España en mapas. Una síntesis geográfica» en todos sus canales de difusión, empezando por una actualización continua y colaborativa con la Red ANEXXI de capítulos en el nuevo sitio web citado anteriormente.

En un futuro próximo se pretenden producir nuevos contenidos de la serie General, definidos por la Red ANEXXI, para ampliar o elaborar los textos del nuevo sitio web, y profundizar en aspectos específicos como, por ejemplo, Historia de España en mapas diseñada como una aplicación

web interactiva enlazable desde los citados textos y profundizar en temas transversales de interés como políticas públicas sociales, mujer, infancia, etc.

Así mismo, está previsto sustituir la herramienta de producción y publicación de gráficos y optimizar todo el sistema de producción; así como presentar los contenidos de esta obra en inglés y, si es posible mediante traducción automática, en otras lenguas, y transformar el producto «Tesoro del ANE» en una ontología a la que se vinculen los contenidos como recursos semánticos.

► Nueva página web para la publicación del Atlas Nacional de España.

►Página de acceso al libro digital «España en mapas. Una síntesis geográfica».

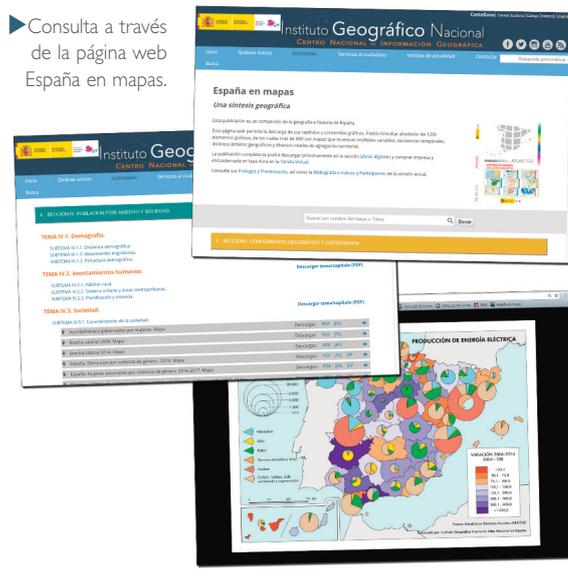


«España en mapas. Una síntesis geográfica» se puede adquirir o consultar a través de diferentes soportes (impreso y digital) y canales de comunicación.

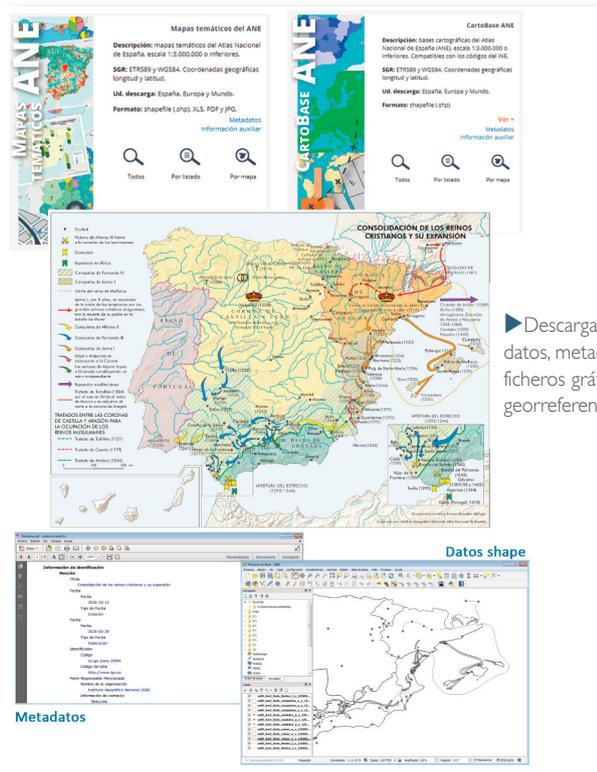
- ✓ La obra impresa y encuadernada en tapa dura se puede comprar a través de la *Tienda virtual* del Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG): <https://www.cnig.es> Cuenta con 620 páginas de tamaño 26 x 36,5 cm.
- ✓ La obra completa en formato PDF se puede descargar gratuitamente en el apartado *Libros digitales*: <http://www.ign.es/web/publicaciones-boletines-y-libros-digitales>.
- ✓ Los capítulos completos y los contenidos gráficos se pueden visualizar y descargar en formato PDF a través del portal web *España en mapas*: <http://www.ign.es/web/ign/portal/espana-en-mapas>

Canales de difusión

►Consulta a través de la página web España en mapas.



- ✓ Cada mapa con sus datos, metadatos y ficheros gráficos georreferenciados asociados se pueden descargar en el producto *Mapas temáticos del ANE* del Centro de Descargas del CNIG: <http://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/catalogo.do?Serie=RTANE#selectedSerie>
- ✓ Las bases cartográficas utilizadas se pueden descargar en el producto *CartoBaseANE* (Bases cartográficas del ANE) del citado Centro de Descargas: <http://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/catalogo.do?Serie=RTANE#>
- ✓ A través del Buscón del ANE se pueden consultar los contenidos de todas las publicaciones y ediciones del Atlas Nacional de España a lo largo de su historia: <http://www.ign.es/ane/bane/>



►Descarga de datos, metadatos y ficheros gráficos georreferenciados.



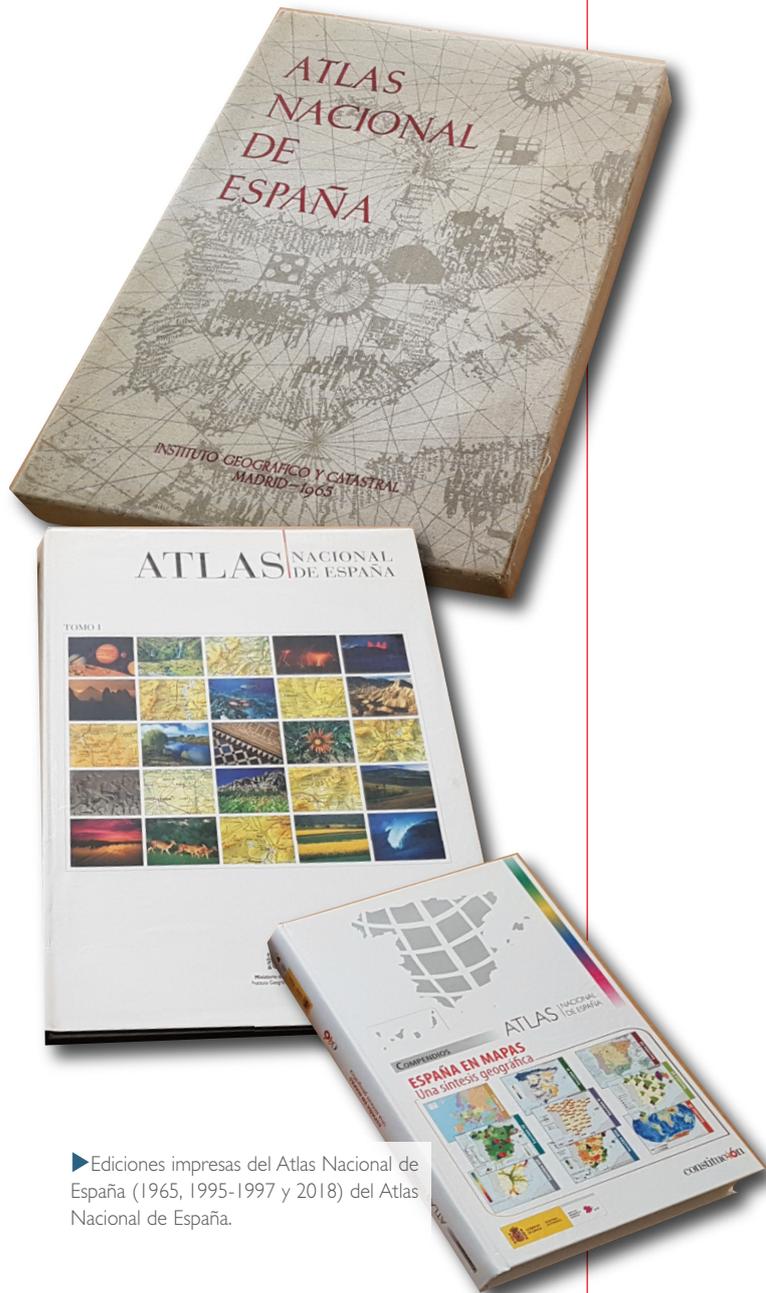
Premio Comunicación 2018 de la Sociedad Geográfica Española

La Sociedad Geográfica Española ha concedido el Premio Comunicación 2018 a esta publicación del Atlas Nacional de España, por tratarse de una gran obra de referencia, tanto en el ámbito nacional como internacional, que reúne en un único documento el conocimiento de la realidad geográfica de España, facilitando así el acceso a la información a gestores públicos, investigadores, docentes y al público en general.

Etapas de la evolución del Atlas Nacional de España (ANE)

El ANE es un proyecto cartográfico de gran trascendencia y envergadura con una larga trayectoria, en la que en cada etapa de su evolución se ha puesto en valor la valiosa herencia recibida de sus antecesores. Su elaboración ha sido posible por la excelente preparación científica y técnica, el esfuerzo y el entusiasmo de los profesionales que han participado, así como por el compromiso del Instituto Geográfico Nacional para difundir y mantener continuamente actualizada la información veraz, contrastada y oficial representada en él.

El primer Atlas, publicado por el Instituto Geográfico y Catastral en 1965, se inició en 1958 bajo la dirección de D. Francisco Vázquez Maure. En él participó, el que sería posteriormente director general de esta institución, D. Rodolfo Núñez de la Cuevas. En 1986 recibió un nuevo impulso mediante el Acuerdo de Consejos de Ministros del 13 de junio por el que se inicia el nuevo Atlas Nacional de España, cuyos trabajos fueron dirigidos por D. Fernando Aranaz del Río, primer Jefe de Área de Cartografía Temática y Atlas Nacional. Su primera edición completa finalizó en 1997 y, a partir de ese momento, el personal del Área continuó su actualización y la elaboración de productos con nuevos formatos, soportes y tecnologías que han conducido al ANExxi.



► Ediciones impresas del Atlas Nacional de España (1965, 1995-1997 y 2018) del Atlas Nacional de España.

Lorenzo García Asensio
Director General del IGN

Monográfica

Julio-Agosto 2018
Nº 685 6 €

Revista del Ministerio de
Fomento

Javier Manterola Armisén » Pedro Suárez Bores »
Enrique Balaguer Camphuis » José Antonio
Fernández Ordóñez » Santiago Calatrava
Valls » José Antonio Torroja Cavanillas » Alcibiades
Serrano González » Roque
Gistau Gistau » Manuel Elices Calafat » Juan Miguel
Villar Mir » Pablo Bueno Saiz » José Calavera Ruiz
» Carlos Sainza » Javier Manterola Armisén »
Pedro Suárez Bores » Enrique Balaguer
Camphuis » José Antonio Fernández Ordóñez »
Clemente Sáenz Ridruejo » Santiago Calatrava
Valls » José Antonio Torroja Cavanillas » Alcibiades
Serrano González » Roque
Gistau Gistau » Manuel Elices Calafat » Juan Miguel
Villar Mir » Pablo Bueno Saiz » José Calavera Ruiz
» Carlos Sainza » Javier Manterola Armisén »
Pedro Suárez Bores » Enrique Balaguer

Premios Nacionales de Ingeniería Civil

SEMBLANZAS



Adquiere-lo
en nuestra
Librería

Librería del Ministerio de Fomento
Centro de Publicaciones
Plaza de San Juan de la Cruz, 10,
28003 Madrid
Tel.: 915 97 53 96 / 915 97 00 00
<https://www.fomento.gob.es/MFOM.CP.Web>

*La Constitución
Española
en nuestra filatelia*

Sello conmemorativo





Sabido es que el silencio es un principio narrativo de extraordinaria eficacia. Se calla lo que no se quiere decir, lo negativo, lo que nos avergüenza. Y sobre el trasfondo de ese silencio aparece el discurso de lo que se dice, de la afirmación y el compromiso del narrador con el mensaje que está transmitiendo.

Lo mismo ocurre también en el discurso filatélico que, en el caso de España, se inició en 1850 con la emisión de nuestro primer sello de correos. A través de los sellos mostramos ante el mundo lo que queremos resaltar, aquello que creemos que nos define; pero, sobre todo, lo que aspiramos a ser, los principios y valores que queremos compartir, lo que nos constituye como sociedad y nos define como pueblo ante

la comunidad internacional. En definitiva, todo aquello de lo que nos sentimos orgullosos.

Por eso tiene importancia el acto que se celebró el pasado 5 de diciembre en el salón de actos del Ministerio de Fomento, presidido por el ministro, en el que se presentó el sello dedicado a celebrar el cuadragésimo aniversario de la Constitución española, aprobada en referéndum por el pueblo español cuarenta años antes. En la presentación acompañaron al ministro el presidente de Correos y Telégrafos y las autoridades del Departamento.

El 6 de diciembre de 1978, el texto fue sometido a consulta en la que todos los ciudadanos españoles mayores de 18 años pudieron participar y decidir

si querían que entrase en vigor la nueva Constitución española. El “sí” obtuvo el 87% de los votos. Por ello, el día 27 de diciembre de ese mismo año fue sancionada por el rey y dos días después, publicada en el Boletín Oficial del Estado (BOE).

Cuarenta años más tarde, la Constitución española sigue rigiendo la vida de los españoles y por ello cada 6 de diciembre es fiesta nacional. Por tanto, no cabe duda alguna sobre la oportunidad de dedicar un sello a esta efeméride. Un sello extraordinario con el que se completó el programa filatélico del año 2018.

El sello dedicado a los cuarenta años de la Constitución.

Los sellos se imprimen, en este caso concreto y en la mayoría de las ocasiones, por la Real Casa de la Moneda. De esta forma se puede dar cumplimiento a las resoluciones de los subsecretarios de Fomento y de Hacienda que ordenan la emisión de cada uno de los noventa sellos ordinarios y alguno extraordinario, que como este constituyen el total anual fijado en la normativa vigente.

Lo que convierte a los sellos en obras de arte es la suma conjunta de su diseño y de su ejecución técnica. Las diversas técnicas de impresión

utilizadas en los sellos son un mundo fascinante que atrae a los coleccionistas filatélicos, pero también a los amantes del grabado y del arte. De las técnicas básicas, grabado en relieve (tipografía), huecograbado (calcografía y huecograbado) y el grabado planográfico (litografía), el sello dedicado a nuestra Constitución ha elegido el offset, considerado la evolución moderna de la litografía.

La función principal del sello de correos es la de acreditar el pago de un servicio postal prestado en nombre del Estado por un operador. En España es Correos y Telégrafos el prestador del servicio postal universal y lleva ya más de trescientos años desempeñando eficazmente este papel.

Por eso en nuestros sellos de correo oficiales figuran destacadas las palabras “España” y “Correos” junto con la tarifa que se ha abonado. Aquí aparece la

A, que corresponde no a una cantidad fija, sino al precio que esté vigente en su momento para abonar las cartas nacionales ordinarias.

Pero junto con esta, en el sello postal convergen otras funciones, entre ellas la representativa y la conmemorativa. Como extensión del carácter liberatorio del pago de los servicios postales españoles, a las palabras les acompañan las imágenes. Desde hace algunos años en nuestros sellos aparece la letra “ñ”, que refuerza la idea de que estamos ante un sello español. En este que se presentó en el Departamento el pasado 5 de diciembre se eligieron unas imágenes ligadas a España que aspiraran a ser parte constitutiva de nuestra marca.

Sin duda, una de nuestras señas de identidad es la voluntad de convivencia en paz y democracia; esto es, dentro de la Constitución que ahora cumple cuarenta años, y por ello en este caso la representación es también parte de su conmemoración.

El sello presenta en un primer plano a uno de los leones que custodian la entrada del Congreso de los Diputados que, mostrando su valentía y fortaleza, reposa en el logotipo que se ha creado para

esta importante efeméride. Rodea su figura un dibujo muy esquemático de los escaños del hemiciclo.

Este pequeño papel dentado y engomado, el sello, sirve de

extraordinario vehículo al servicio de la transmisión de valores. En este caso son 176.000 ejemplares, cada uno de los cuales será un vehículo para llevar por el mundo este mensaje.

El constitucionalismo en la filatelia española

Los sellos comienzan a utilizarse en España en 1850 y en ellos, al igual que sucede en los de otros países, inicialmente sólo aparecen jefes de Estado, escudos y alegorías. No es hasta aproximadamente 1925 cuando empiezan a diseñarse sellos conmemorativos como tales.

En las últimas décadas la filatelia española ha llevado adelante un importante programa iconográfico para dar a conocer y difundir las instituciones

Este pequeño papel dentado y engomado, el sello, sirve de extraordinario vehículo al servicio de la transmisión de valores



constitucionales, su historia, y también a los hombres y mujeres que han contribuido de modo relevante a la implantación de las libertades de las que ahora disfrutamos. En estos auténticos autorretratos del Estado, tal como los definió una exposición de Correos y Telégrafos en 2016, cada vez más el Estado se muestra como lo que es desde el año 1978, un Estado social y democrático de derecho.

El modelo de Estado lo define la Constitución y España ha tenido varias. Entre ellas, sólo la vigente y la de Cádiz de 1812 han sido objeto de homenaje y representación por parte de la filatelia. No es pues de extrañar que de la Constitución de Cádiz hayamos tenido hasta la fecha cinco sellos conmemorativos.



Naturalmente, la vigente Constitución de 1978 es un motivo señalado. Tenemos un sello dedicado a su proclamación, el 29 de diciembre de 1978; otro conmemora el X Aniversario, el 7 de diciembre de 1988, y el que celebra el XXV Aniversario, el 5 de diciembre de 2003, integrado por una serie de 10 hojitas bloque con cada uno de los títulos de la Constitución.

Sin embargo, de las restantes constituciones españolas, tanto las del siglo XIX como la de 1931, no hay ningún sello. Puede aducirse que en el siglo XIX no se estilaba que figuraran en los sellos otra cosa que los jefes de Estado y los símbolos, pero llama la atención que la II República española no le dedicara ni un solo sello a su Constitución y, hasta 1934, no se emite ningún sello de correo. Hasta entonces, fue la efigie de Alfonso XIII la que siguió dando fe de que se había pagado el servicio postal del envío.



Así pues, los sellos conmemorativos de constituciones son en nuestra filatelia no sólo un compromiso con unos valores, sino una auténtica declaración de inten-

ciones de la defensa de la Constitución frente al olvido.

Poderes constitucionales: ejecutivo, legislativo y judicial.

La división de poderes es un principio básico de cualquier Estado de derecho y nuestra filatelia rinde homenaje a los tres poderes.

El poder legislativo reside en las Cortes españolas como depositarias de la soberanía popular; y están constituidas por dos cámaras, el Congreso y el Senado. Tanto el Congreso como el Senado han aparecido como trasfondo de varias emisiones; pero con un papel protagonista, cada una de ellas tuvo su propio sello en 2010.

Por su parte, al poder judicial se le dedica el Título VI de la Constitución. La justicia como tema de nuestra filatelia tiene una larga tradición que se inicia, precisamente, con la alegoría de la justicia que recogía un sello de 1874.

Algunas de las leyes más importantes también han visto reflejadas sus efemérides en sellos, como es el caso del Código Civil de 1888, que vio conmemorado su centenario.

El título dedicado al Tribunal Constitucional es el IX y como tal aparece recogido en la serie de hojas bloque que conmemoraron los 25 años de la Constitución.

También el Tribunal Constitucional, intérprete supremo de la Constitución, ha tenido su propio sello. Se emitió en el año 2015 con motivo de sus 35 años de existencia.

Aunque ya se había asomado a los sellos de correo previamente, en el año 2003, con motivo de los veinticinco años de la Constitución española, y en 2011, el edificio del Tribunal también apareció en una serie de sellos dedicados a las Autonomías.

El poder ejecutivo y la Administración pública.

Al poder ejecutivo se le consagra el Título IV de la Constitución y, por tanto, una de las hojas bloque del homenaje filatélico de 2003.



Características técnicas

EFEMÉRIDES. 40 años de Constitución,
40 años de España (1978-2018).

Fecha de puesta en circulación:
9 de noviembre de 2018.

Procedimiento de impresión: Offset +
cold foil.

Soporte:
Estucado, engomado, fosforescente .

Formato: 40,9 x 57,6 mm (horizontal).

Dentado:
13 3/4 (horizontal) y 13 1/4 (vertical).

Efectos en pliego: 16.

Valor postal:
Tarifa A (1 sello= carta normalizada hasta
20 gr. España).

Tirada: 176.000.

Diseño: Tau Diseño



Por su parte, la Administración pública y sus funcionarios han sido evocados en los sellos de correo.

De hecho, en 2012 se inició una serie dedicada a los cuerpos de la Administración General del Estado. Los dos primeros sellos se ocuparon, respectivamente, del cuerpo de abogados del Estado y del cuerpo superior de administradores civiles del Estado (los llamados tacs), al año siguiente, en 2013, se emitieron los dedicados a los interventores del Estado y a la inspección de los servicios de la Hacienda pública y cada año van incorporándose nuevos cuerpos. En 2014 se presentó un sello dedicado al cuerpo de ingenieros de caminos, canales y puertos, adscrito al Departamento.

Pero esta serie no hace otra cosa que dar continuidad a la tradición de la filatelia española. En ella aparecen, desde luego, los uniformes, los cuerpos y las unidades de nuestras fuerzas armadas y de nuestras fuerzas de seguridad, pero también los notarios y registradores de la propiedad, al conmemorarse los 150 años de la Ley del Notariado (2012); los arquitectos de la Hacienda pública (2011), por su servicio a la confección del Catastro; y otros cuerpos y funciones de la Administración, como la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (2011) o los cuerpos postales (1994, 2006) y de telégrafos. En sus apariciones filatélicas algunos repiten, como es el caso de los abogados del Estado que ya habían tenido sello dedicado en 1981 y, al mismo tiempo,

se echan en falta aún muchas ausencias, que sin duda los próximos años irán colmando.

También los departamentos ministeriales y los centros directivos han tenido en ocasiones su celebración filatélica. Para no ir más lejos, en 2001 se dedicó una hoja bloque al Ministerio de Fomento, en la que se recogían las principales funciones que tiene encomendadas.

Personas y efemérides del constitucionalismo.

Las personas y los acontecimientos históricos ligados al constitucionalismo español han tenido también su protagonismo en nuestra filatelia.

Podría servir como resumen la hoja bloque que los dibujantes Gallego y Rey dedican a nuestro azaroso siglo XIX en su Historia de España a través de la filatelia. En el sello aparecen personajes de épocas anteriores a punto de naufragar, mientras que las viñetas se dedican a personajes o momentos históricos de la época, desde la batalla de Trafalgar a la Guerra de la Independencia, pasando por la Constitución de Cádiz, Fernando VII o la independencia americana; también nos acercan las viñetas al reinado de Isabel II, las guerras carlistas, Amadeo I, la Primera República, Alfonso XII y su hijo Alfonso XIII y hasta el ferrocarril Barcelona-Mataró.

En cuanto a los personajes relacionados con el constitucionalismo, para no alargar más este recorrido filatélico, solo citaremos tres sellos. El primero, el que se dedicó a Adolfo Suárez; el segundo, el de Clara Campoamor; y el tercero, el de Consuelo Álvarez Pool.

También a Adolfo Suárez, con él aún en vida, en 2013 le rindió un homenaje la filatelia española, con un sello en el que se reproducía su imagen.





Único caso en nuestra reciente filatelia, a excepción de la familia real, en que se dedica un sello a una persona viva, puesto que nuestra normativa solo contempla esta posibilidad de manera completamente excepcional.

Clara Campoamor y Consuelo Álvarez Pool, «Violeta», también han merecido un homenaje por haber sido luchadoras por el derecho de la mujer al

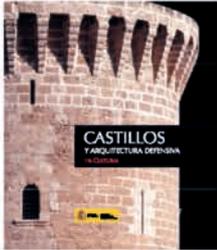
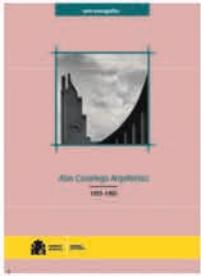
sufragio en las Cortes durante la II República y, quizá, también se valorase el hecho de que fueran funcionarias de Telégrafos. A Clara Campoamor se le hizo un sello en 1988 para celebrar el centenario de su nacimiento.

Todos estos son solo algunos de los muchos ejemplos de sellos que van dando testimonio y transmitiendo nuestros logros constitucionales. Pero sin duda hay aquí un campo fértil en el que aunar nuestro deseo de festejar el constitucionalismo español con el de ofrecer también a los coleccionistas una ocasión más para sentirse orgullosos de la filatelia española.

Dentro de cinco años, en 2023, se cumplirán los doscientos años del final del Trienio Liberal, con el que se puso fin también a la vigencia de nuestra primera Constitución, la “Pepa”. Seguro que un hecho como ese merece el oportuno reconocimiento filatélico, no por lo que tiene de positivo para nuestro constitucionalismo, sino por la oportuna reflexión en relación a la vida de las constituciones y la voluntad popular de mantenerlas, a pesar de quienes pretenden estar por encima de ellas.

Rafael Crespo Arce
Subdirector general de Régimen Postal del Ministerio de Fomento



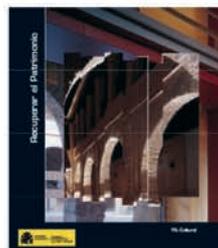
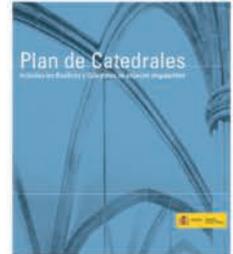


CENTRO DE PUBLICACIONES
Ministerio de Fomento

Plaza de San Juan de la Cruz, 10, 28003 Madrid
tfn: 915 97 53 96

<https://www.fomento.gob.es/MFOM.CP.Web>


GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO



Mapa Oficial de Carreteras[®]

ESPAÑA

2019

Mapa Oficial de Carreteras[®] ESPAÑA



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

Incluye:

- Cartografía (E. 1:300.000 y 1:1.000.000)
- DVD interactivo actualizable vía web (windows 7 o superior)
- Caminos de Santiago en España 
- Alojamientos rurales 
- Guía de playas de España
- Puntos kilométricos
- Índice de 20.000 poblaciones
- Mapas de Portugal, Marruecos y Francia

Español / Inglés

2019

Mapa Oficial de Carreteras[®] ESPAÑA

DVD INTERACTIVO
(Windows 7 o superior)
Versión 24.0

Español / Inglés

Actualizable vía Web

ISBN: 978-84-498-1023-9
NPO: 161-18-170-8
DL: M-21754-2018



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

Copyright. Prohibida la reproducción total y parcial, incluso el volcado del contenido a cualquier soporte incluyendo sistemas de recuperación de información, ni servir de base para una aplicación distinta o funciones similares, sin expresa autorización escrita del propietario del Copyright.

También en el DVD:

- 1123 Espacios Naturales Protegidos
- 152 Rutas Turísticas
- 118 Vías Verdes