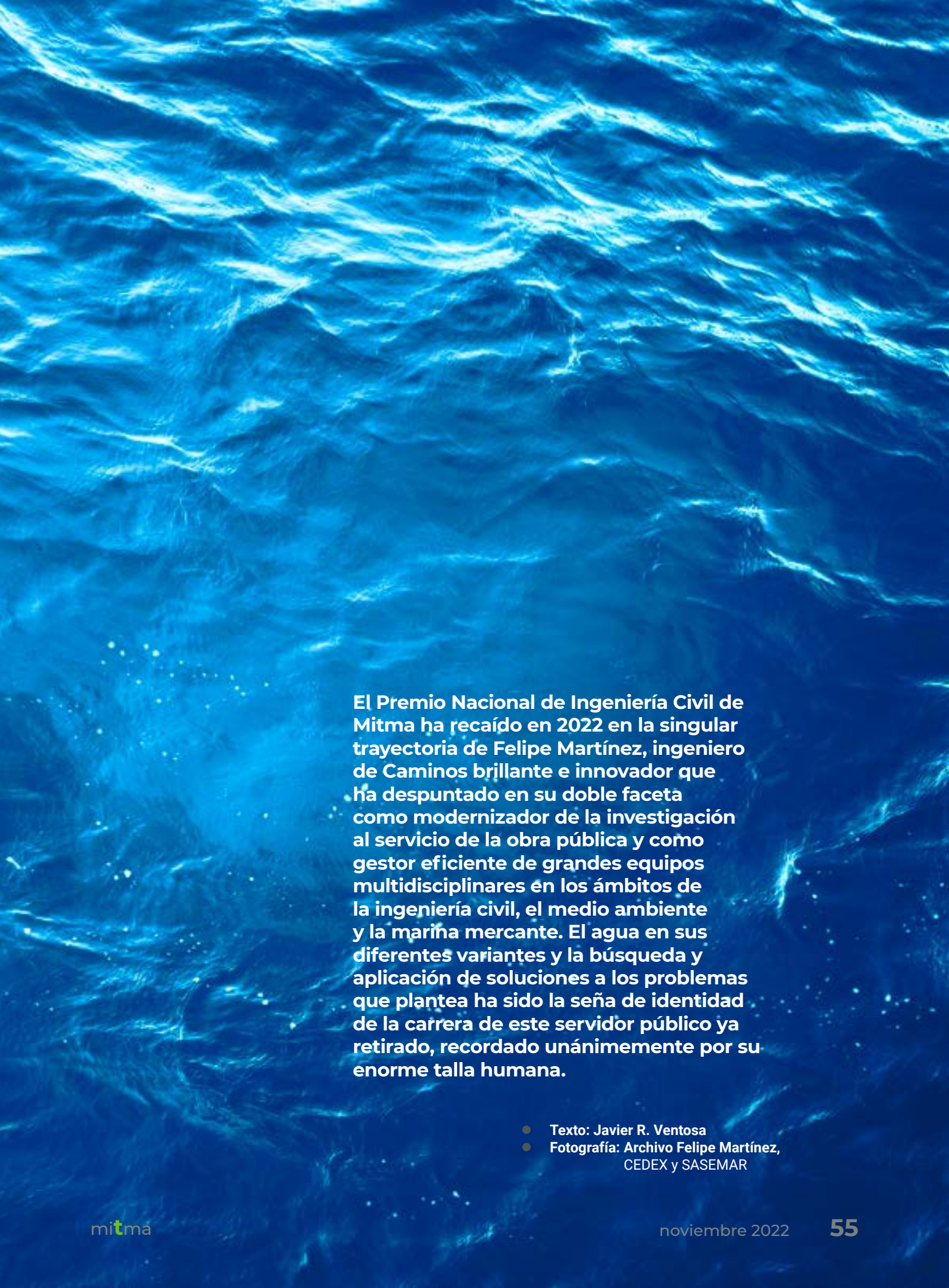


Premio Nacional de Ingeniería Civil 2022
Felipe Martínez Martínez



Por ríos, puertos, costa y mar

Imagen deutterstock en iStock



El Premio Nacional de Ingeniería Civil de Mitma ha recaído en 2022 en la singular trayectoria de Felipe Martínez, ingeniero de Caminos brillante e innovador que ha despuntado en su doble faceta como modernizador de la investigación al servicio de la obra pública y como gestor eficiente de grandes equipos multidisciplinares en los ámbitos de la ingeniería civil, el medio ambiente y la marina mercante. El agua en sus diferentes variantes y la búsqueda y aplicación de soluciones a los problemas que plantea ha sido la seña de identidad de la carrera de este servidor público ya retirado, recordado unánimemente por su enorme talla humana.

- Texto: Javier R. Ventosa
- Fotografía: Archivo Felipe Martínez, CEDEX y SASEMAR

Muchos jóvenes

encauzan su futuro profesional por la vocación, un antecedente familiar o simplemente el lugar de las correrías infantiles. No es el caso de Felipe Martínez, sin una predisposición clara hacia la profesión, ni ascendientes ingenieros conocidos y criado en la España interior y de secano, quien acabaría siendo un ingeniero brillante “rodeado de agua por todas partes”, como apunta José María Grassa, director del Centro de Estudios de Puertos y Costas, así como un líder de grandes organizaciones. Quizá haya sido su gusto por las matemáticas y la lógica, fundamentos de la ingeniería, lo que le empujó a formarse como ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, profesión en la que ha trabajado toda su trayectoria de forma eficaz y callada, fundamentalmente en el campo de la investigación, y por la que ha sido galardonado con el Premio Nacional de Ingeniería Civil 2022 que concede el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma).

Se trata de un reconocimiento “a una dilatada, fecunda y brillante labor ligada, durante toda su carrera profesional, a la Administración General del Estado, con una clara vocación de servicio público”, según la resolución del jurado del premio. En esta trayectoria, continúa, “ha ocupado diferentes puestos de responsabilidad en los que ha demostrado su gran capacidad técnica y directiva, liderando equipos en diversos ámbitos como los de ingeniería civil, el medio ambiente y la marina mercante, impulsando avances científicos



Grupo de bachillerato del Ramiro de Maeztu, hacia 1957. Felipe es el tercero por la izquierda de la tercera fila desde abajo.



Paso del ecuador, en 1967. Felipe Martínez es el tercero por la izquierda.

y tecnológicos y acometiendo y resolviendo problemas de muy variada naturaleza”. Este reconocimiento oficial, el más elevado para un ingeniero en España, le llega en plena jubilación, “cuando no lo esperaba”, y recompensa a quien, como él, tuvo la visión y la capacidad para abrir nuevos caminos en el mundo de la ingeniería civil.

Nacido en 1944 en Soria, se crió durante nueve años en aquellas tierras castellanas hasta que sus padres (él abogado y funcionario, ella licenciada en Magisterio) se trasladaron a Madrid, ciudad que ya no abandonaría. En la capital completó los estudios de bachillerato y en 1964 ingresó en la Escuela de Caminos. Allí se formó y se empapó de sólidos

conocimientos de ingeniería de la mano de algunos profesores magníficos, como Pedro Suárez Bores, José Antonio Torroja, Enrique Balaguer (los tres premios nacionales de Ingeniería Civil, como él ahora), Modesto Viguerras, Alejandro Alvaríño, Vicente Roglá o Florencio del Pozo, entre otros. “Me gustaba más la Hidráulica, todo lo relacionado con el agua, pero al final la especialidad que hice fue Construcción, porque no quería estar otro año dando Termodinámica”, recuerda.

Graduado con la promoción de 1969, emprendió una trayectoria profesional que duraría 45 años, caracterizada por el “hecho diferencial”, como destaca el jurado, de hacerlo siempre en el servicio público, desoyendo las ofertas de la empresa privada, que las hubo. El agua en sus múltiples variantes (aguas continentales, aguas marinas, puertos y costas, marina mercante) y la búsqueda y aplicación de soluciones a los problemas que plantea ha sido el gran hilo conductor de su larga carrera, particularmente desde tres grandes ámbitos (ingeniería civil, marina mercante y medio ambiente), que de forma prácticamente cronológica han ocupado su fecunda vida laboral.

Ingeniería Civil

Sus primeros pasos en la ingeniería los dio tras graduarse, como contratado en el Laboratorio de Hidráulica del Centro de Estudios Hidrográficos, perteneciente al Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), adscrito al Ministerio de Obras Públicas, en el que desarrollará la mayor parte de su carrera. En esta etapa inicial de crecimiento profesional (“ahí me formo, o me deformato”, dice con retranca) profundizó su interés por

los problemas del agua (“lo que me gustaba eran los ríos”) y realizó numerosos estudios analíticos y experimentales sobre modelo reducido de estructuras hidráulicas y de problemas fluviales, destacando los relativos al desvío del río Francolí (Tarragona) y de fondo móvil de la desembocadura del barranco de Santos (Santa Cruz de Tenerife) por tratarse de unos complejos modelos fluvio-marítimos innovadores en la época. También realizó su primera estancia exterior, en Colorado (EE UU), para aprender de los gurús mundiales en mecánica de ríos. “Escuchar al que más sabe de algo es fundamental”, aduce. En estos años emprendió su actividad académica como profesor asociado de Hidráulica en la antigua Escuela de Obras Públicas, reclamado por su exprofesor José Ramón Témez, prolongándola durante casi 20 años, y fue nombrado funcionario de la escala de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del CEDEX. También cambió de estado civil al contraer matrimonio con Consuelo.

En 1982 comenzó una nueva, y breve, etapa en el organismo como gerente de servicios técnicos centrales y, un año después, como director del Centro de Formación y Documentación, donde puso en práctica, por primera vez, sus dotes de organizador dentro de los planes de reorganización interna del CEDEX. Desde ese cargo, y con el apoyo de otros organismos, impulsó un ambicioso programa de cursos para la formación continuada del personal del centro y para la formación especializada en ingeniería civil, ampliando los cursos internacionales entonces existentes (Hidrología y Regadíos) y creando cátedras volantes en Sudamérica, algo inédito en el centro, con



En un curso de Hidráulica Fluvial del Instituto de Hidroeconomía de Cuba, en enero de 1986.

objeto de difundir los avances tecnológicos de la ingeniería civil en España. En documentación, segunda pata del Centro de Formación y Documentación, se introdujeron las primeras bases de datos y se informatizó la red de bibliotecas.

En 1986 fue designado director del Centro de Estudios de Puertos y Costas (CEPYC), una de las cuatro unidades técnicas en que se estructuraba el organigrama del CEDEX. Iniciaba así una etapa de gran carga de trabajo al coincidir en el tiempo con el arranque del mayor periodo de grandes obras de infraestructuras en la historia de España (carreteras, ferrocarriles, puertos...), posibilitadas por la inyección de fondos europeos, y cuyo diseño y ejecución requería del apoyo del CEDEX. A la cabeza del CEPYC, alternó la labor de dirección con una actividad ingenieril directa supervisando y participando en múltiples trabajos técnicos, entre ellos los de



Acceso al Centro de Estudios de Puertos y Costas, centro que dirigió entre 1986 y 1989.

ampliación de varios puertos. “Hicimos –evoca– numerosos estudios y ensayos de modelo reducido, mucho trabajo de campo y le dimos un gran empujón a los modelos matemáticos, entonces en plena eclosión”, aplicándolos a los estudios de oleaje de costas y puertos, de maniobras de buques en aguas restringidas y de dispersión de vertidos en la mar. Como proyecto singular, recuerda el estudio de rebases para la ampliación del puerto de Bilbao, que requirió de unos inéditos ensayos simultáneos realizados en Madrid y Aalborg (Dinamarca) con especialistas de talla mundial. También se formalizaron desde el centro los protocolos

de operación y calidad de la red de medida de oleaje REMRO, que desde su activación ha permitido disponer de largas series históricas de oleaje, imprescindibles para el diseño y la explotación de puertos.

Durante sus tres años en el cargo promovió la apertura internacional del CEPYC, en sintonía con la apertura que estaba acometiendo Puertos. Organizó estancias en el centro de prestigiosos ingenieros marítimos e incrementó la participación en asociaciones, grupos de trabajo y congresos en el exterior, con el objetivo prioritario de adquirir los conocimientos más avanzados y aplicarlos a los problemas de los

puertos y costas españolas. “Se trataba de abrirse al exterior, de aprender, para poner a España en el mapa”, rememora de esta época de incipiente internacionalización del CEDEX, en la que ya dio muestras de su madera como líder de equipos y de la solvencia de los trabajos que dirigió. En esta época, además, inició la publicación de trabajos y artículos sobre hidráulica, puertos y costas y tecnología de ingeniería civil para conferencias, congresos y revistas especializadas.

Director del CEDEX

El periodo entre 1989 y 1999, con Felipe Martínez como director general del CEDEX, fue probable-



Intervención en un curso internacional, ya como director del CEDEX.



Dirigiendo unas palabras al Consejo de la IAHR en Madrid, en 1991.

mente el de mayor crecimiento hasta entonces en la historia del centro, que en estos años amplió al nuevo Ministerio de Medio Ambiente los trabajos de asistencia técnica avanzada que ya realizaba para Obras Públicas. Este periodo se caracterizó por la gran ambición de los objetivos, consistentes en modernizar al CEDEX para situarlo en los primeros lugares de la escena internacional, Bajo el impulso

del nuevo director, un "hombre de la casa" llegado desde la base a lo más alto, se diseñó y se llevó a cabo una nueva política basada en tres grandes líneas estratégicas: la internacionalización, la mejora de las capacidades de estudio y experimentación mediante la modernización tecnológica y la inclusión de la protección del medio ambiente en todos los estudios y ensayos de ingeniería.

En el ámbito internacional, en pleno aperturismo español a Europa, desplegó una intensa actividad exterior destinada a ampliar la base de conocimientos científicos y "aprender y captar ideas" sobre tecnologías de ingeniería civil, con objeto de elevar las capacidades de investigación del centro. En esos años de febril participación en redes y *lobbies* de ingeniería impulsó la creación del Foro Europeo de Laboratorios de Investigación de Carreteras (FEHRL), del que fue presidente, promovió que el CEDEX fuera, junto con los principales institutos europeos, miembro fundador de las reuniones anuales de directores de institutos de investigación hidráulica, y tuvo una participación decisiva para traer a Madrid la sede de la secretaría de la prestigiosa Asociación Internacional de Investigación Hidráulica (IAHR), de la que fue vicepresidente. También promovió la organización en España de varios congresos mundiales de investigación (Hidráulica, Ingeniería Sísmica, Desalación), consolidando una vasta red de relaciones con los mayores especialistas y centros de investigación a nivel mundial. Toda esta actividad contribuyó a dar a conocer y a poner en valor tanto a la ingeniería española como al CEDEX.

En parte como consecuencia del aprendizaje exterior, y gracias a la capacidad inversora del Ministerio de Obras Públicas en esta época, impulsó la adquisición de equipos e instalaciones avanzadas para los laboratorios con objeto de dotar a España de autonomía y capacidad suficientes para abordar las investigaciones y las asistencias técnicas que la Administración y las empresas demandaban para la gran



Inspección de la mesa sísmica del CEDEX.
Felipe Martínez es el quinto desde la izquierda.



Canal de gran oleaje y viento del Centro de Estudios de Puertos y Costas.

expansión de la obra pública. Entre ellos figuran el simulador sísmico y la prensa de 10 000 kN de capacidad, así como equipos para la investigación *in situ* de las obras de ingeniería civil, entre ellos la plataforma autoportante de inspección de puentes, el perfilómetro automático y el georradar. De mayor calado fueron las grandes instalaciones

para investigación aplicada implementadas en el CEPYC, como el simulador de puente de maniobra de buques (1991), el tanque de oleaje de crestas cortas (1992) y el canal de oleaje de gran escala (1997), existentes solo en una élite de países, que redujeron la dependencia exterior en ensayos y ofrecieron a la Administración nuevas capacidades para el dise-

ño de puertos y la restauración de costas. Esta dotación de medios estuvo impulsada “por la envidia” al comparar “lo que teníamos aquí con lo que había fuera”, admite Felipe Martínez, movido por el afán de “modernizar la forma de hacer ingeniería en España”.

Como tercera línea estratégica, potenció la actividad del CEDEX en materia de protección del medio ambiente afectado por la obra pública, convirtiéndolo en todo un referente internacional en la materia. Esta ampliación de actividades fue producto de las demandas emergentes de la Administración en la obra pública, con competencias medioambientales encuadradas primero en la órbita de Obras Públicas (luego Fomento) y a partir de 1996 compartidas con el nuevo Ministerio de Medio Ambiente, que pretendía dar respuesta a la creciente preocupación por la sostenibilidad ambiental y por el impacto de las obras públicas en el medio ambiente. Con ese fin, la dirección del CEDEX impulsó, dentro del Centro de Estudios de Técnicas Aplicadas (CETA), un área de ingeniería ambiental muy potente, inédita hasta la fecha, que incorporó de manera transversal la variable medioambiental en todos los ensayos y estudios, desarrollando trabajos sobre declaraciones de impacto ambiental y de contaminación acústica en distintas infraestructuras de transporte.

Durante los años 90, bajo su mandato, el CEDEX mantuvo una importante actividad como centro tecnológico de apoyo a las Administraciones en el campo de la ingeniería aplicada a la obra pública y el medio ambiente asociado, como atestiguan los más de 6 000 informes técnicos

Reflexiones sobre ingeniería



Disfruta de su jubilación desde hace ocho años, dedicado a su familia, los amigos y la lectura, su gran pasión. Pero sigue la actualidad de su antigua profesión a través de las conferencias y debates del Instituto de Ingeniería de España, de cuyo comité de asuntos marítimos y marinos es vocal, y de la Real Academia del Mar, de la que es miembro honorario. También por las novedades que le cuentan sus antiguos compañeros del CEDEX y de Marina Mercante, ahora amigos, con los que sigue manteniendo contacto.

Con la autoridad y sabiduría que le dan sus 45 años de ejercicio de la profesión, reflexiona en voz alta sobre la evolución de la ingeniería de Caminos, Canales y Puertos, que en las últimas décadas ha pasado del concepto clásico de proyecto-obra-explotación a otro enfoque multidisciplinar que aglutina infinidad de documentos sobre medio ambiente, seguridad, etc. “El ingeniero tiene que abarcar ahora muchos más campos de los que abarcaba tradicionalmente”, que corresponden a otras profesiones. Por eso, cree que ha salido perdiendo, “porque cuando abarcas mucho, aprietas poco”.

Expresa sus dudas sobre la valoración social que la profesión de ingeniero tiene hoy en España. “Creo que todavía sigue teniendo prestigio, pero su valoración está remitiendo”, dice, algo que atribuye a los modernos planes de estudios.

Alaba la calidad de la ingeniería española y el papel que ha jugado en los últimos 40 años en el diseño y construcción de grandes infraestructuras. E insiste en la necesidad de mantener la inversión en este campo, preferentemente en conservación, para mantener el nivel de calidad alcanzado, aunque también en obra nueva, porque “faltan accesos a puertos, alguna infraestructura no radial y la finalización de corredores”, entre otros. Ante el desafío del cambio climático, con posibles efectos negativos como la elevación del nivel del mar o de las temperaturas, sostiene la necesidad de estudiar y reanalizar infraestructuras como diques, carreteras, viaductos o líneas férreas para garantizar su integridad futura.

Cree que los centros de investigación sobre ingeniería siguen siendo muy necesarios, aunque se topan siempre con la recurrente falta de medios. “En el caso del CEDEX, que es el que conozco, siempre ha tenido limitaciones de personal, que en este momento son importantísimas, y la I+D tiene una mala consideración presupuestaria”, dice. Por eso cree que, sobre todo, “faltan más ingenieros”.

emitidos en esta década. En esa etapa, el centro se integró, a través de su participación en varios organismos, en el panorama de I+D español y accedió por primera vez a los programas marco de la UE, multiplicando los estudios en distintos campos. Uno de los que él mismo destaca fue el proyecto EMSET sobre validación de interoperabilidad del sistema de protección de trenes ERTMS, el actual estándar de la Alta Velocidad europea, realizado en la LAV Madrid-Sevilla bajo coordinación del CEDEX. Paralelamente, el organismo intensificó en estos años su actividad en Iberoamérica, desarrollando numerosos trabajos técnicos en varios países de la región. Una constante del periodo fue el rigor y la ecuanimidad de los informes del centro, como destaca Mariano Navas, exdirector entre 2009 y 2017, para quien la mayor virtud de Felipe Martínez fue “mantener a machamartillo el criterio de la independencia de los argumentos técnico-científicos por encima de cualquier otra consideración para no contaminar los informes”, algo básico a la hora de tomar decisiones complejas sobre ingeniería.

Felipe Martínez cesó en el cargo en marzo de 1999, siendo hasta hoy su director más longevo, y es reconocido de forma unánime por su contribución a la modernización del CEDEX, al que dejó situado como un centro de investigación de referencia a nivel internacional. Quienes trabajaron con él resaltan su inteligencia, su gran curiosidad, su enorme capacidad de trabajo y sus grandes dotes de planificación y dirección, rasgos que hacen de él un director nato. “Su mayor acierto fue saber hacer equipo desde la humildad, escuchando,

convenciendo pero sin imponer, y transmitiendo confianza, lo que le permitió manejar una plantilla de 800 personas”, resume Manuel Martín Antón, su sucesor en la dirección del CEDEX (1999-2005). Pero sobre todo destacan de él su enorme talla humana, como señala Áurea Perucho, la actual directora: “A su extraordinaria capacidad para conseguir sus ambiciosos objetivos se une una personalidad de extraordinaria amabilidad, cercanía y encanto personal”. Una personalidad que forma parte importante de su legado en el centro, donde su recuerdo todavía se mantiene vivo.

Marina Mercante

El periodo de Felipe Martínez como director general de Marina Mercante (2004-2009), una nueva etapa en su trayectoria del agua, se caracterizó “por la brillante labor técnica y humana que desempeñó”, según la resolución del premio. Su designación fue atípica, al ser el primer ingeniero de Caminos en ocupar un cargo reservado tradicionalmente a ingenieros navales y marinos mercantes, los dos grandes grupos técnicos de la Dirección General, con los que luego trabajó en armonía. Como gestor de otro gran organismo público, dotado de una plantilla de más de mil profesionales y con una extensa organización periférica, desplegó las mismas dotes de motivador de equipos, respaldo al subordinado (“con él nos sentíamos protegidos como con un escudo”, evoca un capitán marítimo) y cercanía personal que ya mostró en el CEDEX. Aprendió con rapidez todo sobre las potencialidades y debilidades del organismo y promovió varias reformas con visión de futuro, aplicando siempre el criterio técnico-científico a la resolución de los problemas, como



Presentación del remolcador de altura *Marta Mata* de SASEMAR, en 2009.

su mente de ingeniero le dictaba. Al término de esta etapa, fue considerado como uno de los mejores directores generales de la Marina Mercante hasta la fecha.

En el ámbito interno, llevó a cabo una reforma de la administración marítima periférica, sustituyendo las capitanías marítimas de primera, segunda y tercera categoría por una nueva organización jerarquizada en 30 capitanías marítimas y 108 distritos marítimos, con objeto, como él mismo recuerda, de “racionalizar la estructura y mejorar la utiliza-

ción de los recursos humanos y materiales”. Como consecuencia de esta reforma, puesta en marcha en 2007, se potenció la figura del capitán marítimo. También incrementó la plantilla de funcionarios para cubrir las bajas existentes en varias unidades.

En el ámbito externo, fomentó la presencia de la Administración Marítima en los principales foros técnicos nacionales e internacionales, en la misma línea que adoptó en el CEDEX. Su mayor aportación en este campo fue el Plan Lista Blanca, iniciativa

diseñada en 2005 para solucionar el problema de las frecuentes detenciones de buques mercantes españoles en puertos europeos debidas a las deficiencias encontradas durante las inspecciones impuestas por el Memorándum de París, acuerdo que clasificaba a las flotas nacionales en una lista blanca y otra gris –donde estaba España– en función de su estado. Con el objetivo de elevar a la flota española a la lista blanca, y evitar así un mayor número de inspecciones y detenciones, tan perjudiciales para los armadores españoles, el Plan Lista Blanca desplegó una estrategia de inspecciones, seguimiento y aplicación de medidas preventivas y correctivas en mercantes de pabellón español, con el apoyo de programas informáticos y de una novedosa oficina técnica para revisar los proyectos de buques –iniciativa personal del director general–, que mejoró el estado general de la flota. El objetivo se consiguió y España ascendió a la lista blanca en 2006. Un Plan de Seguimiento de la Flota, de 2008, reforzó esta estrategia. “Se trataba no solo de entrar en la lista blanca, sino de mantenerse. Y mientras estuve ahí (en Marina Mercante), la flota española estuvo en la lista blanca”, rememora.

Seguridad marítima

Una de sus prioridades al frente de Marina Mercante fue la seguridad del tráfico marítimo. En su calidad de presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), cargo inherente al de director general, potenció los medios y la capacidad operativa de la flota de salvamento, hasta entonces integrada por buques y algunos helicópteros, firmando la adquisición de los primeros aviones de



Reunión con el secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI) y la ministra de Fomento, en 2005.



Medios de SASEMAR al rescate de un buque encallado, en marzo de 2008.

patrulla marítima en la historia de la sociedad. “Ahí también –afirme movió la envidia” tras comparar los medios aéreos de otros países con los españoles y comprender, con visión de futuro, las posibilidades que los aviones aportarían

para la búsqueda y salvamento de naufragos y la detección de la contaminación, sobre todo ante la creciente llegada de inmigrantes a España por vía marítima.

Esta potenciación de medios vino dada por un Plan Puente



SASEMAR incorporó los primeros CN-235 en la época de Felipe Martínez.

iniciado en 2004 como anticipo del Plan Nacional de Salvamento 2005-2009, ambos con una importante dotación económica, cuyo objetivo era mejorar la prevención y perfeccionar la respuesta a las emergencias marítimas con nuevos medios y equipos. Los dos planes fueron gestionados por Felipe Martínez, quien presidió en este periodo la entrega de varias unidades. Con estas iniciativas, la flota de SASEMAR creció exponencialmente: se incorporaron nuevas embarcaciones Salvamar de intervención rápida y dos buques polivalentes, se duplicó el número de helicópteros de 5 a 10 y se adquirieron tres aviones CN-235 de patrulla marítima, las estrellas del Plan 2005-2009, que desde 2007 prestan servicio en tres fachadas marítimas. También se crearon seis bases estratégicas de salvamento, hasta entonces inexistentes. La ejecución de ambos planes incrementó notablemente el número de unidades y fortaleció las capacidades del sistema de salvamento marítimo español, algo que su antiguo presidente evoca hoy con satisfacción.

Los peores momentos los pasó a raíz de accidentes de pesqueros con víctimas –“bastantes”, recuerda–, que le obliga-

ron a coger el primer avión para desplazarse a la zona del siniestro a supervisar las operaciones de rescate, en las que demostró “temple, saber hacer y profundo pesar por el sufrimiento humano”, según un capitán marítimo gallego. En los rescates de mercantes primó las soluciones basadas en cálculos matemáticos, dando plena confianza a la labor de sus subalternos; también supo desligar con claridad las responsabilidades de las capitanías marítimas y los medios de SASEMAR a la hora de liderar una operación, según un funcionario en activo de la Dirección General que trabajó con él. Un operativo que recuerda con nitidez fue el rescate de cerca de 26 000 inmigrantes que llegaron por vía marítima a Canarias en el verano de 2006, concluido con éxito tras el mayor despliegue de medios y personal de la historia del organismo. Desde el punto de vista normativo, su preocupación por reducir la accidentalidad en el mar se materializó en iniciativas como el plan de seguridad de buques pesqueros o la implantación de los códigos de seguridad de buques; en esta etapa también se creó una comisión independiente de investigación

de accidentes e incidentes marítimos.

Aunque el naufragio del *Prestige* (noviembre de 2002) y la tragedia ecológica que provocó son anteriores a su llegada a Marina Mercante, sí le tocó afrontar la etapa “post-*Prestige*”, que requirió de la Dirección General un laborioso trabajo para elaborar las adendas a los informes técnicos sobre el accidente del buque –encargados al CEDEX– para preparar la defensa del Estado español, desde un punto de vista técnico, en el juicio por este caso, que se celebró entre 2012 y 2013. “Creo que salió bastante bien para el país”, dice modesto. El organismo extrajo importantes lecciones de la tragedia, plasmadas en este periodo en un plan para la determinación de lugares de refugio de buques –con estudios también solicitados al CEDEX–, embrión del futuro Plan Prisma, y en una nueva organización de equipos de emergencia de accidentes marítimos, basada en una estructura de coordinadores de fachada marítima (los llamados *fachas*) para dar una respuesta rápida ante una emergencia con medios de Marina Mercante y SASEMAR. Trabajó de forma incansable por reforzar la seguridad del tráfico marítimo y la lucha contra la contaminación marina hasta su cese, ocurrido en julio de 2009.

Medio Ambiente

El ingeniero soriano completó el ciclo del agua que describe su trayectoria profesional con su paso por el Ministerio de Medio Ambiente, desde donde participó en diversos trabajos sobre la protección ambiental de ríos, mares y costas, un asunto que ya conocía, y le preocupaba, desde su época del CEDEX. Ejerció su nueva respon-



Felipe Martínez en la actualidad.

sabilidad durante una década en dos periodos temporales diferentes, interrumpidos por su estancia en Marina Mercante, y lo hizo no desde un cargo directivo, sino en calidad de funcionario dotado de amplia experiencia profesional y académica. Hay que destacar que su relación con Medio Ambiente ya era estrecha en su etapa como director del CEDEX, que realizó trabajos tanto para el embrión del futuro ministerio (entonces adscrito a Obras Públicas y Fomento) como para el propio departamento ministerial una vez creado en 1996. En el nuevo siglo, esta relación se reforzó, ahora con Felipe Martínez como cliente “muy activo” del organismo autónomo.

Entre 1999 y 2004 trabajó como asesor en el gabinete del secretario de Estado de Aguas y Costas del joven ministerio, aportando su dilatada experiencia en materia de hidrología, una de sus grandes aficiones, en un momento de definición y construcción

de la arquitectura normativa española en esta materia. Así, participó en iniciativas como el Plan Hidrológico Nacional, el gran instrumento planificador y coordinador de los planes hidrológicos de cuenca en España, y el Reglamento del Dominio Público Hidráulico. También se encargó de las relaciones internacionales de la Secretaría de Estado, otra constante de su carrera, interviniendo en la elaboración de memorandos con ministerios de otros países.

Posteriormente, en 2009, tras cesar en Marina Mercante, recaló de nuevo en Medio Ambiente, ahora como asesor en la División de Protección del Medio Marino, adscrito a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, donde permaneció casi cinco años. Desde allí, su experiencia enriqueció los estudios e informes sobre la incidencia en el medio marino de las obras e instalaciones marítimas y cos-

teras, así como trabajos sobre gestión del material dragado, “algo muy de Caminos”, dice. Contribuyó igualmente al nacimiento del Sistema Nacional de Respuesta frente a la Contaminación, que creó nuevas bases estratégicas en cinco puntos de la costa, así como a las Estrategias Marinas de España, instrumento de planificación del medio marino creado en el marco de una directiva comunitaria. “Trabajé bastante en las dos etapas en Medio Ambiente, y aprendí mucho”, resume.

Su jubilación forzosa en 2014 cerró una dilatada y brillante carrera profesional al servicio de la Administración que le ha llevado por ríos, puertos, costa y mar, reconocida con numerosas distinciones y que le ha proporcionado “muchas pequeñas satisfacciones”. Una carrera singular que le ha abierto un hueco entre los grandes de la ingeniería española contemporánea. ■