

José Antonio Fernández Ordóñez, la Historia y el Patrimonio de las Obras Públicas

Carlos Nárdiz Ortiz

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Profesor Titular de la Universidad de Coruña

RESUMEN

El texto se corresponde con la intervención de Carlos Nárdiz en el homenaje a José A. Fernández Ordoñez en la Fundación Cultural COAM. A la necesidad de la enseñanza de la historia de la ingeniería en la formación de los ingenieros como soporte e inspiración de nuestras soluciones actuales y futuras, dedicó José Antonio su actividad docente y gran parte de sus escritos. Esta necesidad –decía– se acrecienta cuando, como ingenieros, nos enfrentamos al territorio. La defensa del patrimonio de las obras públicas, dentro de un proyecto global territorial, le llevó a la realización de inventarios y catálogos de un patrimonio cultural hasta entonces muy poco valorado. José Antonio, además, intervino directamente en la rehabilitación de algunas obras públicas que se han convertido en modelo para aquellos que después hemos seguido su ejemplo.

ABSTRACT

The article corresponds to Carlos Nárdiz's participation in the tribute to José A Fernández Ordoñez which was held at the COAM Cultural Foundation. José Antonio's teaching and much of his writing was dedicated to the need for a suitable grounding of prospective engineers in the History of Engineering. This on the grounds that it would serve as a solid basis and source of inspiration for present and future engineering solutions. He said that this need would grow as engineers started out in their profession. The defence of the heritage of public works, within a global territorial project, led him to prepare inventories and catalogues of a cultural heritage that was held in low esteem until then. José Antonio also directly intervened in the renovation of several public works and his work has served as a model for all of those who have since followed his example.

La historia de la Ingeniería –decía José Antonio– ha permanecido aislada de la historia del arte, y ponía el ejemplo de cómo hasta los años sesenta, las obras de ingeniería no aparecían en las historias del arte. Las obras de ingeniería histórica, como los acueductos, las presas o los puentes romanos, no eran objeto de preocupación por parte de las Academias de Historia; mucho menos las obras de ingeniería histórica más recientes.

La "Historia de las Obras Públicas" de Alzola (1899), o los estudios de las obras de ingeniería hidráulica romana y de los puentes romanos de Carlos Fernández Casado en los años 60 y 70, los citaba como precedentes. No es extraño que desde su presidencia del Colegio de Ingenieros de Caminos a partir de mediados de los años 70, se lanzase a la reivindicación de los ingenieros del pasado, con exposiciones y catálogos, de las que fueron muestra las exposiciones de To-



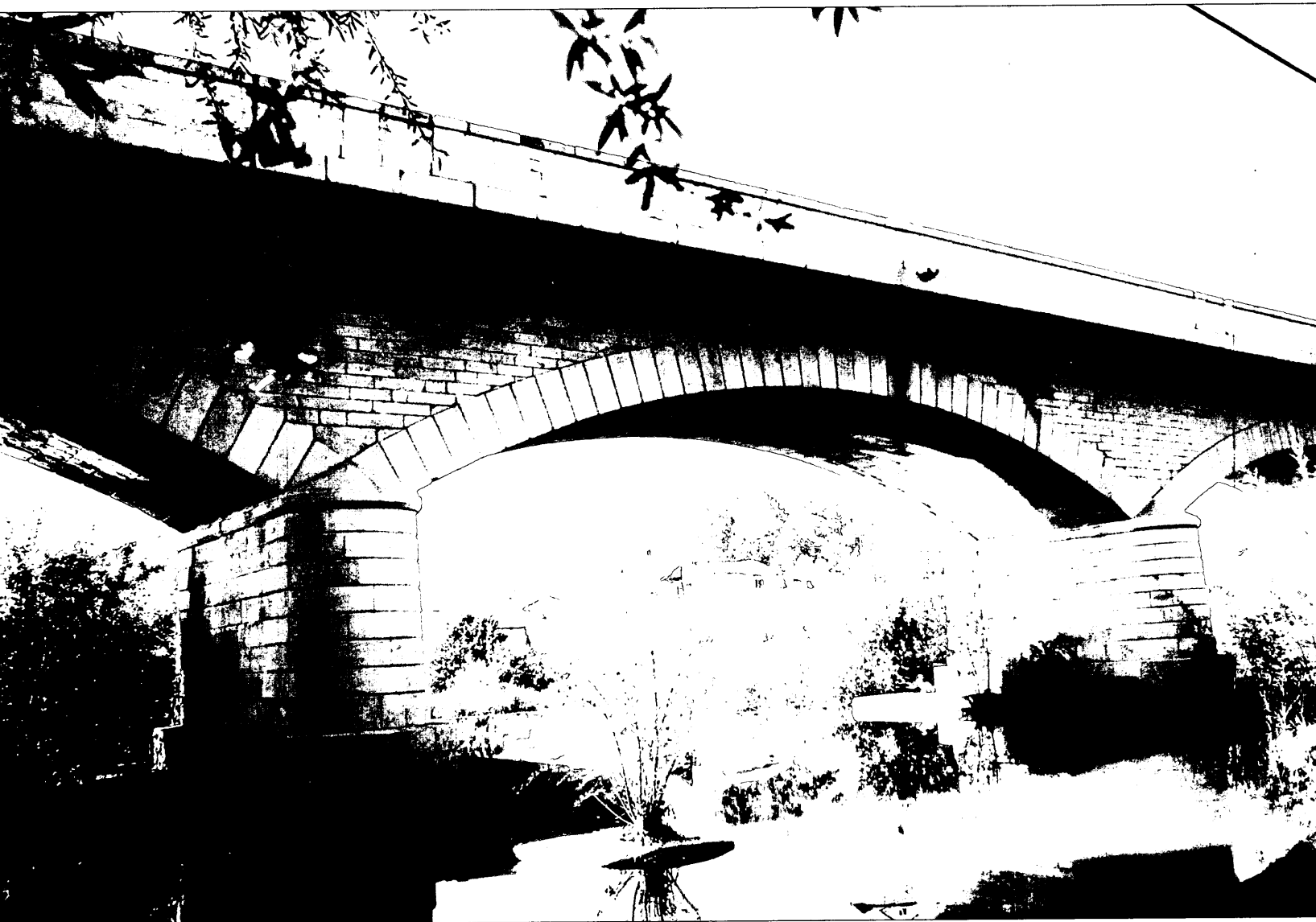
José Antonio Fernández Ordóñez, junto a un dolmen, en Galicia.

roja, Ribera, Fernández Casado y Cerdá; y que fuera en esos años cuando se decidiese a publicar su libro sobre Freyssinet, en el que venía trabajando desde los años sesenta. Los grandes ingenieros del pasado –decía– están más vivos que nunca. Los ingenieros de hoy nunca debemos olvidar el valor y el ejemplo de los grandes ingenieros del pasado.

A la importancia de la enseñanza de la historia en la formación de los ingenieros de caminos, dedicó gran parte de sus escritos. Lo fundamental –decía– de esta disciplina es que el ingeniero adquiriera conciencia lo más exacta posible de su situación en el proceso y en la construcción de las obras de ingeniería. Nuestro trabajo es algo tan ligado al

tiempo histórico como el espacio en que se desarrolla. Son los ingenieros geniales, los que crean a sus predecesores.

A la necesidad del estudio de los ingenieros del pasado, unía la necesidad del estudio de las formas del pasado. Citaba a Emile Kaufman, para decir que el hombre no olvida por completo las obras del pasado. Hay paralelismos entre las salas monásticas de los monasterios cistercienses y los hangares de Orly de Freyssinet. No se trata –decía José Antonio– de fomentar una actitud estética, de recuerdo y contemplación de las obras del pasado, sino de encontrar en ellas la enseñanza, inspiración y estímulo para el trabajo futuro, que es el verdaderamente importante. Nuestro esfuerzo no puede



Rehabilitación del puente de Algete sobre el río Jarama, con Julio Martínez Calzón.

dirigirse hacia el pasado con una actitud romántica o mimética, sino "poniendo al descubierto en el pasado lo que está por venir". El descubrimiento de las estructuras del pasado, solo nos puede ser útil a los ingenieros de hoy cuando lo hemos olvidado, cuando su efecto ha pasado a la sangre de nuestro organismo técnico y humano.

A la defensa del Patrimonio de las Obras Públicas, en el que incluía la obra de los ingenieros citados, dedicó José Antonio una parte muy importante de su actividad docente, varios de sus escritos, e incluso su actividad profesional. La otra fue a intentar conciliar esa difícil contradicción entre utilidad y belleza, defendiendo como en el discurso de entrada en la Academia de Bellas Artes de San Fernando su pensamiento estético, o mostrando esa conciliación a través del proyecto de sus propios puentes.

Viví como ingeniero recién terminada la carrera, el nacimiento en 1978 del Inventario de Puentes Españoles anteriores a 1936. En la Cátedra de Estética de la Ingeniería formó un grupo de tres ingenieros coordinados por Miguel Aguiló que con el apoyo de la beca que nos dio el CINFE (Centro de Investigación de Nuevas Formas Expresivas), en esos momentos dirigido por José María Ballester, nos permitió completar el inventario de puentes de la mayor parte de las provincias españolas, estudiando sus características constructivas, y aportando datos bibliográficos para conocer su historia. Todos los inventarios y catálogos que se han hecho después, incluido el que el propio José Antonio publicó en 1988 sobre los puentes de León, o el que publicamos nosotros en 1989 sobre los puentes históricos de Galicia, son herederos de esta primera iniciativa, a la que habría que sumar los estu-

dios que Carlos Fernández Casado había iniciado en los años 60 sobre los puentes romanos, y que terminó refundiendo en su libro sobre la "Historia del Puente en España. Puentes Romanos" 1980, que para nosotros fueron una referencia continua.

A partir de comienzos de los años ochenta, con los alumnos de la Cátedra de Estética, coordinados por la ingeniera Rosario Martínez Vázquez de Parga, inició la labor del inventario y catálogo de las presas, azudes y canales españoles, que dieron lugar al "Catálogo de noventa presas y azudes españoles anteriores a 1900" en 1984 y al "Catálogo de treinta Canales Españoles anteriores a 1900" en 1986, publicados por el CEHOPU y por la colección de Ciencia, Humanidades e Ingeniería del Colegio de Ingenieros de Caminos.

Fue el CEHOPU (Comisión de Estudios Históricos de las Obras Públicas y Urbanismo), constituida en 1983 y dependiente del Ministerio de Obras Públicas, una iniciativa suya en la que aparecía como primer coordinador. La labor desarrollada a partir de entonces por esta Comisión, en la difusión del Patrimonio de las Obras Públicas, y en la consideración de la obra pública como monumento y patrimonio cultural, tanto en España como en América, ha sido muy importante, y en ella ha quedado la huella de sus sucesivos gerentes José Mañas, Ignacio González Tascón y Antonio de las Casas, actual gerente.

Fue también la Colección de Ciencias y Humanidades e Ingeniería del Colegio de Ingenieros de Caminos, una iniciativa suya en su etapa de Presidente del Colegio, en la que el primer título fue la "Política Hidráulica" de Joaquín Costa, publicado en 1975, y en la que la "Historia de las Obras Públicas en España" de Alzola, reeditada en 1979, hacía el número once, convirtiéndose en una colección fundamental para difundir hacia fuera y hacia dentro, el patrimonio de las obras públicas.

José Antonio entendía la conservación de las obras públicas históricas, dentro de un proyecto global territorial. La herencia –decía– que supone transformar el territorio con las nuevas obra públicas y defender el patrimonio de las obras antiguas, son actuaciones que no pueden llevarse a cabo ignorándose mutuamente. Citaba a los ilustrados del XVIII, para decir que el primer deber de un ingeniero que se plantea intervenir en el territorio, sigue siendo el mismo de entonces: emprender su conocimiento profundo. Citaba al ingeniero de caminos Arturo Soria y Puig, para decir que los estudios históricos son imprescindibles al abordar cualquier proyecto de obra pública. Esta visión territorial suya del patrimonio de las obras públicas, fue la base de la tesis que me dirigí a partir de mediados de los años ochenta sobre la transformación histórica de la red viaria en Galicia. En sus escritos además, sobre la relación entre la ingeniería y la naturaleza, asimilaba la naturaleza al territorio histórico. El territorio –decía– está lleno de huellas profundas (castillos, calzadas, presas, fortificaciones, canales, embalses, caminos, etc). Ignorarlo o no

querer reconocerlo, es el primer error que suelen cometer los ingenieros que actúan con sus obras públicas como si el territorio no tuviese historia.

José Antonio, además de inventariar y catalogar las obras públicas, y de transmitir la importancia para el ingeniero del entendimiento del territorio, como huella de las intervenciones del hombre, o como el decía de la cristalización de una política de apropiación de la tierra por medio de las obras públicas, intentando superar con esta visión territorial la atención exclusiva a las obras más singulares, intervino directamente en la restauración de algunos puentes que se han convertido en modelos para aquellos que después hemos seguido su ejemplo.

No tiene sentido abandonar, aún restauradas, las obras antiguas en medio del campo, con difíciles accesos nadie velará por ellas y el tiempo y la naturaleza acabarán por destruirlas. Es mejor adaptarlas a los nuevos usos. Las cinco categorías de valores que el Consejo de Europa estableció a iniciativa suya, para la definición del interés cultural de las obras públicas (el científico, el estético, el histórico, el simbólico y el de uso), fueron utilizados por él como análisis previos para conservar la belleza de sus fábricas. Las rehabilitaciones de los puentes del XIX sobre el río Jarama en Aljete, o sobre el río Alberche en Aldea de Fresno, aquí en la provincia de Madrid, son un ejemplo. Se trata –decía– de una nueva mentalidad de conservación del patrimonio, una conservación integral, que tiene por finalidad la vigilancia de su mantenimiento y la contribución a su adaptación a las nuevas necesidades de la sociedad. Los proyectos de nuevos puentes como el del Martorell o el de Alcoy, junto a puentes antiguos, son también un ejemplo de intervención, incorporando a la ciudad o al territorio nuevos monumentos.

En el año 1997 coordinó dos números de la Revista OP sobre el Patrimonio de las Obras Públicas. En el artículo que escribió de introducción a estos números decía que ya es un hecho irreversible, casi una conquista, que a partir de una activa minoría interesada en estas cuestiones, puede afirmarse que en todos los ámbitos se ha generalizado una profunda coincidencia de conservación del patrimonio de las obras públicas. Algo que solo era una obsesión de unos pocos chiflados, hoy pertenece al acervo común de todos los ciudadanos. Es hora decía de dar pasos más ambiciosos en el ámbito de la conservación del patrimonio de las obras públicas. En el sentido territorial al que antes no referíamos. O por ejemplo con una actitud más crítica, con un talante menos neutral, con nuestra mirada puesta no solo en el pasado, sino también en el futuro. Por eso ilustraba su artículo con la maqueta de la futura pasarela de Abandoibarra en Bilbao. Creo que José Antonio, como él decía de los grandes ingenieros del pasado, está más vivo que nunca. ■