

Tres textos de José A. Fernández Ordóñez

José Ramón Navarro Vera

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Universidad de Alicante

*Ah, mi incomparable amigo, nunca más
en el fúnebre paisaje de esta vida
conoceré un alma tan apegada
a las cosas que para mí son reales...
Nunca más, nunca más, y desde que saliste
de esta estrecha prisión que es el mundo
mi corazón está inerte e infecundo
y apenas soy un sueño triste...*

Pessoa

En la ingeniería civil española del siglo XX no ha abundado la reflexión teórica. De hecho los ingenieros siempre han menospreciado todo lo que tuviese relación con el pensamiento especulativo y, en general, con todo discurso teórico que no remitiese de un modo directo con la práctica. Proceso más sensible a medida que la razón instrumental ha ido dominando y arrinconando a la razón ilustrada.

En este panorama es una radiante excepción la figura de José A. Fernández Ordóñez que nos ha dejado un conjunto de materiales teóricos de gran calado, escritos con un castellano claro y directo, rotundo y enérgico.

José Antonio es un heredero del ideario de la modernidad, que recogió y renovó, dándonos respuestas a muchos de los interrogantes que algunos ingenieros nos planteamos en unos tiempos tan desconcertantes como los que estamos viviendo. Su pensamiento, fiel a la tradición moderna, gira en torno a la dialéctica entre Naturaleza y Cultura en todas sus dimensiones desde la historia a la estética, apoyado en una extraordinaria intuición y sagacidad intelectual, espíritu crítico y afán de conocimiento que tanto admirábamos quienes tuvimos el privilegio de trabajar estrechamente con él en tareas profesionales e intelectuales.

Tenía una gran cultura artística sobre la que construyó un puente entre la técnica y el arte. Consideraba esencial en la formación de los ingenieros civiles la educación de la sensibilidad a través del conocimiento del arte y el amor a las formas. Nos enseñó a admirar la saga, poética y heroica, de los grandes ingenieros de la historia, no como un lujo cultural sino como ejemplos vivos de abnegación, generosidad y ética. Valores que defendía y extendía para que no se olvidasen en un mundo técnico cada vez menos proclive hacia ellos.

Desde hace más de veinte años he estado siguiendo y estudiando su producción teórica, de la que él mismo me facilitaba puntualmente copia. Son tres de esos escritos los que he seleccionado a petición de la Revista de Obras Públicas. Considero que pueden abrir un camino para introducirnos en su pensamiento.

Uno de ellos es un fragmento del titulado "Lo Ligero y lo Barroco en la ingeniería de los años treinta", escrito para un curso de verano en la Universidad Menéndez Pelayo de Santander en 1983. Recuerdo la emoción que sentí cuando me lo mandó recién terminada su redacción. En apenas cuarenta páginas expone un novedoso análisis sobre lo que constituye el momento histórico en el que culmina el desarrollo del funcionalismo desde su

origen en tratadistas ilustrados como Lodoli en el siglo XVIII, hasta su materialización en la cubierta del Frontón Recoletos y en el puente de Luçancy. Obras de las que son autores Torroja y Freyssinet, los dos ingenieros que más influyeron en la formación de su mirada sobre las formas estructurales. En estas dos obras el funcionalismo revela su dimensión poética, donde la simplicidad de lo ligero, de la aparente facilidad, oculta toda una complejidad interior que justifica su desconcertante, y fascinante, afirmación de barroco (en cuanto sensibilidad no como estilo) en obras como las citadas, y que compara con Las Meninas o el Transparente de Toledo.

Frente a la actitud de muchos ingenieros que consisten en repetir el pasado sobre los impulsos de alejarse de él, sostenía que la historia de la ingeniería se desarrollaba en un proceso continuo en el que apenas hay saltos. Para él durante el siglo XX sólo se podía hablar de dos revoluciones constructivas: El pretensado y las láminas de hormigón armado. Pero donde la tradición siempre está presente, una tradición no entendida como un valor reaccionario sino que, reconciliada con la razón, superando el conflicto entre ilustración y romanticismo, se acerca a las tesis de Gadamer para quien la tradición es siempre un momento de la libertad, de la historia misma. "Lo Ligero y lo Barroco" es uno de los mejores textos teóricos que nos ha dejado José Antonio.

Era implacable en su denuncia de esa ingeniería de puentes que, como él decía, exalta lo inútil. Era muy crítico con la confusión de fines y medios con relación a los resultados formales de tantas obras de ingeniería contemporáneas. Para él era una paradoja que los ingenieros pasasen, de la noche a la mañana, de despreciar las formas frente a la función utilitaria y estructural, a despreciar la función frente a la forma, con todas sus implicaciones no sólo estéticas sino éticas. En "Funcionalidad, Estética y Coste de los Puentes" recoge ese pensamiento. Un trabajo que presentó en una conferencia de la ATEP (Logroño. 1996.).

Finalmente incluimos en este apresurado homenaje el texto que José Antonio escribió como Memoria conceptual del cuarto puente sobre el Urumea en San Sebastián, que se acaba de inaugurar. Esta obra es una síntesis material de todo su pensamiento formal y estético. Es una imagen radical de su pensamiento, ya que la pureza formal de este puente es como una provocación ante esa actitud tan extendida entre los que confunden la "golosina visual" con la belleza. Frente a esa posición defiende que "la obra nace de un discurso técnico riguroso despojado de cualquier pretensión estética". Para

él la belleza de un puente aparece misteriosamente, como en las obras de sus admirados grandes ingenieros modernos de los años 30, que construían sus obras movidos por un profundo espíritu de perfección, sin buscar deliberadamente la belleza. José Antonio recoge esa tradición y la enriquece con un conocimiento y sensibilidad artística fuera de lo común, a lo que unía las posibilidades formales y técnicas de los nuevos materiales y sistemas constructivos.

Frente a la desmesura de recursos técnicos banales, como tirantes, arcos superiores, etc. innecesarios tantas veces ante un problema objetivo, afirma que "cuando se proyecta un puente, como cualquier otra obra de ingeniería, debe de haber una armonía –lo que para los griegos clásicos significaba una proporción, una medida sin excesos– una coherencia entre la tipología estructural, el tratamiento que se dé a los materiales con los que se trabaja, los fundamentos técnicos –tanto en su diseño como en su construcción– la economía de la obra y su belleza".

Frente al deseo explícito de construir un puente para que quede como un monumento urbano, deseo tan extendido entre políticos e ingenieros, José Antonio sostiene: "Nuestra solución huye de las mezclas ilícitas: si se quiere una escultura o un símbolo urbano, encárguese a un artista verdadero. Pero no se dé gato por liebre".

Ante lo secundario del material y el proceso constructivo con relación a los resultados formales tan presente en cierta práctica de la ingeniería de puentes, en el puente de San Sebastián incorpora "un tratamiento de los materiales y de su color que extrema la sensación intimista de la obra, vinculada a la ciudad en total sometimiento a la función de ser útil que se le exige pero aportando una huella callada de serenidad... El proceso constructivo cuando nace de una intensa correspondencia con la tipología estructural final, cuando se imbrica en los sistemas resistentes de la obra, configura en parte y trasciende esa fase de la puesta en acto de la materia".

José A. Fernández Ordóñez recoge lo mejor de la tradición moderna de la ingeniería civil del siglo XX, y todo su pensamiento y obra es un discurso sobre la actualidad de la razón ante los que quieren "deconstruirla". Nos transmitió unos valores sin los cuales el mundo no merece la pena ser vivido. Unos valores que hunden sus raíces en una ética personal y profesional que siempre consideró inseparables. ■