

B.4 JOSÉ ANTONIO FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ Y EL ARTE.

José Antonio Fernández Ordóñez, hijo de una familia numerosa, quiso hacerse ingeniero sin tener una vocación muy clara. Dos hechos relevantes marcaron su educación, el primero fue el hecho de pasar todo un año en Peñagrande para curarse de una terrible pleuresía. Es allí, donde sus hermanos, su padre y el parroco del pueblo le traían libros para que leiera, reflexionara y adquiriera criterios propios. Su hermano Francisco, que llegó a ser Ministro de Asuntos Exteriores, fue su mayor punto de referencia ya que le llevaba libros de poesía de Cernuda, Juan Ramón Jiménez y Antonio Machado. Le costó cuatro años ingresar en la Escuela de Caminos de Madrid, pero fue allí, en los últimos cursos, donde algunos profesores le hicieron amar la profesión.

En las clases de los profesores José Entrecañales y Eduardo Torroja es donde “adquirió la vocación, no por la transmisión de conocimientos sino por la visión de la vida profesional que aprendía con ellos: el amor a lo bien hecho, la tentación del riesgo y su contrapeso en la seguridad de las obras, la honradez en la utilización del dinero ajeno, la manera ética y digna, en resumen, de entender la profesión” [11].

Al igual que su hermano Paco, José Antonio supo conjugar el mundo de la teoría con el de la práctica a lo largo de toda su educación. Supo llevar a la práctica ingenieril todo el mundo poético y artístico que había estudiado o simplemente vivido. Como profesor defendía una enseñanza que acercara al estudiante al proyecto constructivo y al conocimiento del medio natural que lo integra, y esto desde el primer año de aprendizaje, eso sí, sin olvidar todos los cálculos abstractos.

Su verdadera vocación y su mayor contribución al mundo ingenieril fue su gran dialéctica y su enorme energía y vitalidad a la hora de defender sus ideas, y esto lo puso en práctica en toda su carrera profesional.

En la Escuela Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y siguiendo la tarea profesional de los profesores Lucio del Valle, Tomás García-Diego y Santiago Castro Cardús, José Antonio Fernández Ordóñez trató de impartir, en sus clases, una enseñanza con un carácter humanista muy marcado. Primero empezó como adjunto de Santiago Castro y años más tarde creó la Cátedra de Arte y Estética de la Ingeniería en la Escuela de Madrid.

A su enseñanza le daba mucha importancia a la formación de la sensibilidad mediante un conocimiento del arte y el amor por las formas, todo partiendo del pasado, es decir, de los grandes ingenieros de la historia. Esta labor también la cumplió como presidente del Colegio de Caminos Canales y Puertos. Su nombramiento, en 1974, estuvo rodeado de una enorme tensión política y casi fue más celebrado por el mundo de la cultura que el del cuerpo de ingenieros. Fue elegido como representante de un grupo de jóvenes profesionales con ganas de romper con las políticas continuistas que venían imperando en el Colegio.

José Antonio Fernández Ordóñez supuso un cambio en el seno del Colegio, lo abrió a la sociedad, al mundo de la cultura y a la participación democrática. Impulsó la redacción de revistas, exposiciones, conferencias, libros y todo tipo de elementos que ayudaran a difundir la ingeniería de caminos desde un punto de vista cultural. Renovó los valores de los profesionales de la ingeniería, revitalizó el funcionamiento del propio Colegio y pidió la abolición de la pena de muerte y el indulto a sus sentenciados, así como pronunciamientos ecológicos como el Informe sobre el Parque de Doñana o el Manifiesto del Agua. Su mandato terminó en 1979 pero asesoró al Colegio y a su Presidente en los años venideros. En definitiva, creó un estilo nuevo que estimuló y aireó la institución.

Su incursión en el mundo de las arte y la cultura no sólo se quedó a un plano técnico, fue nombrado como Académico de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, fundó la Fundación Juanelo Turriano dedicada a la investigación científica y años más tarde fue nombrado Presidente del Patronato del Museo del Prado. Formó parte también del grupo de “Estética y Teoría de las Artes” junto con Eugenio Trías, José Jiménez, Rafael Argullol, Román de la Calle, Félix de Azúa, Diego Romero de Solís, José Luis Molinuevo, etc. Su calidad de ingeniero introducía una singularidad magnífica a ese colectivo.

ENTREVISTA CON MERCEDES LÓPEZ GARCÍA.

Mercedes López, historiadora del arte, empezó a trabajar conjuntamente con José Antonio Fernández Ordóñez desde 1983. Ambos impulsaron una metodología de trabajo que acercara al alumno al contacto directo con las obras y los archivos de investigación, para que se asomara al mundo real, fuera de los estudios académicos.

“Llamaba la atención de los chicos mediante la exageración, para que reaccionaran. También sabía ponerse a su nivel, sabía comprenderlo para que no perdiera motivación. Su intención era que el alumno se enfrentara al folio en blanco. También eran característicos los viajes de fin de curso que José Antonio preparaba con mucha antelación para poder mostrar al alumno tanto las construcciones recientes como todo el patrimonio histórico ingenieril español”.

A raíz de esto en 1985 participó en León en el Congreso de Europa sobre el patrimoni industrial de los países del Sur de Europa. Su propuesta fue que tanto las obras públicas, como las industriales fuesen consideradas obras patrimoniales. Hizo un informe detallado país a país y gracias a esto un año después se celebró el Primer Congreso dedicado a las obras públicas, entendiéndola como obra patrimonial.

En el Museo del Prado revalorizó la escultura dentro del museo, para que no fueran simples esculturas decorativas situados más o menos a acorde con el recorrido del Museo. Simplemente le dio al museo “otra mirada” que especialistas en arte no supieron verla. Como curiosidad añadir que “lo primero

que hizo al llegar al Prado fue pedir las llaves del tejado para ver que pasaba con las goteras”.

“Le gustaba tanto el arte”, en especial el arte griego y muy en particular el estilo dórico debido a la dificultad de como “algo tan sencillo podía encerrar tanta complejidad”. Es curioso como este gusto artístico se muestra de algún modo en todas sus construcciones civiles. “También adoraba la época del Renacimiento como resurgimiento del arte del pasado”. Todo esto debido al “enorme rigor que infundía” en todo lo que hacía, hasta al punto de refusing cualquier “concesión ornamental”.

Para Mercedes López, José Antonio “tenía ilusión y amor a su profesión, era un apasionado de todo lo que hacía. No se satisfacía nunca, era muy vivo y era capaz de asimilar gran cantidad de información para después quedarse con lo que necesitaba. Un hombre muy culto, sabía tratar con la gente, sabía valorar las cosas, entenderlas, y entender a todo el mundo. La cultura le acercaba a la gente”.

“No podía entender como el ingeniero podía tener puesto el dinero tan arraigado en su modo de hacer, y no podía escapar porque le encorsetaba y no le permitía saltar el límite de alucubraciones gratuitas. Como los grandes ingenieros, se saltava la normativa”, ya que todas las grandes innovaciones siempre se han hecho cuando la normativa no ha sido una especie de atadura para el ingeniero.

Sus compañeros de profesión pero competidores en cuanto a la proyección de puentes fueron rivales demasiado distanciados, sin imbricación conjunta, un poco al estilo de los arquitectos. Y, “al igual que los arquitectos más conocidos, José Antonio era el ingeniero que todos los alcaldes e instituciones querían para que modificara el paisaje de su ciudad con uno de sus puentes”.

PROYECTISTA DE PUENTES.

Al terminar la carrera se incorporó en Pacadar, empresa de prefabricados de su padre. No obstante, desde 1964 y junto con Julio Martínez Calzón se fueron especializando en la proyección de puentes, haciendo varias rehabilitaciones y algunas nuevas intervenciones muy significativas. Julio Martínez Calzón era un especialista en estructuras metálicas y aunque tenía una concepción de la ingeniería muy diferente, se complementaba muy bien con la de José Antonio, y así se muestra en todas las obras que realizaron. Lo que para muchos hubiera sido un empedimiento, el diálogo previo a cualquier elaboración de un proyecto era muy enriquecedor para ambos. Además de esto, introdujeron nuevos conceptos históricos y estructurales en cada proyecto que hacían, hecho que ha contribuido a que su obra fuera poco extensa pero muy sobria.

Tenían un concepto de puente muy general, es decir, en todos sus puentes se puede ver una búsqueda por la esencia de buscar esta novedad en la historicidad de los mismos para a partir de esto llegar a nuevas propuestas estéticas. Nuevos elementos técnicos como: elementos industriales, prefabricados, estructura mixta, tirantes, etc, le permiten dar un giro a la forma

estética del pasado. Para él lo esencial estaba en el orden en que se disponen los materiales en la estructura y de esta conexión salen todos los aspectos estéticos que deben apreciarse en las construcciones civiles.

Su primer proyecto con Julio Martínez Calzón fue presentar un proyecto para el concurso del viaducto de Plaza de Cuatro Caminos, recibiendo un escrito laudatorio del Jurado Calificador que los ilusionó y ayudó en perspectivas futuras. Fue en 1968 con solo 35 años de edad, una edad muy prematura para un proyectista de infraestructuras civiles, cuando ganaron el concurso para la construcción de un viaducto en La Castellana. El viaducto se detallará más adelante como el ejemplo inicial del tratamiento estético de todos sus proyectos. No obstante, otras construcciones, no menos relevantes estéticamente fueron apareciendo a lo largo de toda su dilatada carrera profesional, siempre conjuntamente con Julio Martínez Calzón.

Un ejemplo es El “Nou Pont del Diabre” en Martorell. Tiene una longitud de 200 metros y cruza el río Llobregat a pocos metros del antiguo puente del Diablo. Para José Antonio Fernández Ordóñez es “posiblemente el que yo más amo” [11]. El paraje era muy complejo, con una singular geología y topografía, además de una enorme carga histórica. Como tipología estructural prosiguieron la tendencia de estructura mixta de acero cortén y hormigón blanco del puente de la Castellana pero dando mucha más importancia visual a las pilas que, en forma de tetra pilonas. Las dos pilas, idénticas, tienen dos ovalos, uno transversal y el otro longitudinal, y recuerdan tanto las esculturas de Jean Arp y Henry Moore como una visión moderna del arco del antiguo puente del Diablo. Aunque la obra sea un puente muy singular hay que destacar la conciencia urbanística del equipo proyectista de José Antonio, reafirmada años después en la solución del nuevo cruce de la autopista sobre el río Llobregat. El nuevo viaducto de la autopista despreciaba todos los elementos de su alrededor, es decir, el río, el antiguo puente y el de José Antonio. Para solventar este impacto visual, José Antonio propuso la construcción de un muro de encauzamiento de hormigón blanco que enlazara los dos puentes, con una losa en voladizo del tablero y una barandilla que diera la vuelta y se prolongara por encima del muro, incidiendo así en la conciencia urbanística del lugar y en la integración de las tres infraestructuras con el río.

El puente del Milenario en Tortosa fue record de España en la tipología de puente mixto. Continúa una vez más con la utilización de hormigón blanco para las dos pilas del puente y el acero cortén para el tablero del mismo. La proporción de las grandes pilas frente a la luz de 180 metros entre ambas y de 90 metros hasta los estribos le da una monumentalidad propia de los grandes puentes.

El puente sobre el río Barxell en Alcoy Alicante continua en la línea estética de acentuar el carácter emblemático del puente, aunque es el paradigma de un buen ajustamiento presupuestario con un sistema constructivo rápido y sencillo. La idea inicial de economizar recursos permitió ya desde un inicio concebir la estética como parte integrante del puente y no como un añadido final. El puente sujeto por dos familias de 19 calbes tiene una longitud de 240 metros. En su

proyección también intervinieron Francisco Millanes Mato, Manuel Burón Maestro, Ángel Ortiz Bonet y Javier Marco Ventura.

También proyectaron puentes para uso ferroviario, siendo el más conocido el puente del Ferrocarril sobre el río Guadalquivir entre Sevilla y Huelva. El puente sobre el Guadalquivir es un homenaje a la columnata y al dintel, estableciendo un tablero con influencias del arte griego muy marcadas, es decir, con una idea muy escultórica del puente, marcando el ritmo de sus pilares y el canon que muestra cada uno de los módulos del viaducto. Dicho puente rompe con la esbeltez que los ingenieros desde siempre han utilizado para garantizar belleza en sus puentes. Además, la poca cota del dintel del puente, su horizontalidad al transcurrir el ferrocarril y su gran longitud le dan una belleza especial e inusual.

Otro concurso que ganaron el puente sobre el río Urumea cerca del último meandro del río en San Sebastián. El puente tienen una longitud de 80 metros y está solucionado de modo muy radical, presentando una estructura oculta muy simple que une las dos orillas con una barandilla de color dorado. El tablero tiene una cierta corbatura convexa hecho que hace relanzar su importancia en un lugar tan emblemático de la ciudad de San Sebastián. La misma barandilla contiene la iluminación del propio puente, eliminando así cualquier tipo de iluminación vertical que pudiera romper con la visualidad estética del puente. Las aceras anchas también contribuyen a dar grandeza al propio puente aunque desde un punto de vista muy sobrio, sin ninguna hornamentación explícita.

Unos de sus últimos proyectos en vida, fueron la pasarela peatonal de Abandoibarra en Bilbao y el Puente Infante Don Henrique sobre el río Duero en Oporto. Al morir José Antonio, su hijo Lorenzo Fernández Ordóñez, arquitecto de profesión, retomó la dirección de las obras.

El puente peatonal Pedro Arrupe que une la Universidad de Deusto con Abandoibarra como respuesta a una demanda de la ciudad de Bilbao. Tiene una longitud de 140 metros, una anchura de 7 metros y una cota superior sobre la ría variable entre 10 y 14 metros aproximadamente. Se trata de un diseño espectacular y una obra muy singular ya que consta de 6 entradas en vez de las dos habituales. La estructura es una lámina plegada formada por una chapa de 20 mm de espesor de acero inoxidable. Su belleza se halla en la racionalidad de la misma estructura, con formas geométricas muy simples además de las propiedades visuales que proporcionan los materiales que constituyen la pasarela. El acero inoxidable tipo dúplex y la madera de Lapacho se pueden comparar a los materiales del casco y de la cubierta de un barco, quedando la pasarela constituida por dos pieles, una fría y reflectante por fuera y otra acogedora por dentro. En palabras de José Antonio Fernández Ordóñez "hay un juego entre las dos pieles, entre la piel que refleja y la piel que acoge al hombre".

Por último, en el puente de Oporto en el cual colaboraron Antonio Adao Da Fonseca, Francisco Millanes Mato, Adalberto Díaz y Alexandre Burmester fue una de sus obras más ambiciosas e interesantes, no sólo desde el punto de vista constructivo, sino también desde un enfoque estético. El puente consiste

en un arco abatido tipo Maillart, muy esbelto y con un tablero de gran rigidez. El carácter geométrico formado por grandes planos le da una rigidez sobria, contundente y elegante al mismo tiempo. Esta marcada funcionalidad marcada en una forma muy estructural trataba de no marcar competencia con los otros puentes de la ciudad de Oporto, y es por eso que la solución formal fue discreta aunque con mucha potencia. Esta limpieza de modo que el puente se muestra del modo más puro posible, sin ningún añadido ni decoración viene acompañada por una regularidad geométrica constituida por elementos rectos muy marcados. La teórica humildad funcional del puente también se traslada a la ciudad, con la no colocación de elementos elevados en el tablero del puente, sin afectar así el paisaje de los alrededores del río Duero más allá de la propia estructura. El proyecto fue uno de los últimos del equipo de José Antonio y no por eso dejaron de innovar en su proyección.

Junto con Julio Martínez Calzón intervinieron también en otros proyectos como: los puentes gemelos sobre la Nacional II en San Fernando de Henares, formados por un arco de enorme tensión y ligereza; el paso de acceso al recinto de IFEMA, en Madrid, con sus pilas clásicas de marco hueco; el puente de Fontejau sobre el Ter en Girona integrando todos los elementos históricos y estéticos de todas las obras públicas del pasado en Girona, y un largo etc. de construcciones elevadas.

Su visión urbanística se entrevé, aunque no de un modo explícito, en todos sus puentes. El proyecto de la avenida de la Ilustración de 1982 encargado por el alcalde de Madrid Enrique Tierno Galván sirvió para solucionar los conflictos sociales que provocaba el nuevo trazado. Fue singular su proyecto ya que pocos ingenieros confiaban en su valúa urbanística. Los vecinos querían la zona para su disfrute personal y no como una vía de tráfico intenso, y José Antonio Fernández Ordóñez trazó el típico bulevar Madrileño aportando en él, de nuevo, elementos artísticos. No obstante, en la actualidad toda esta filosofía artística y integradora medioambientalmente no se está respetando y la vía se está convirtiendo en una vía rápida de paso para los vehículos.

Aunque no se especializó en la redacción de proyectos de urbanizaciones o de paisajismo, el dominio que tenía tanto a escala urbana como a escala del medio natural era muy significativo. Sólo hace falta remarcar la cantidad de esbozos y propuestas que hacía de las pilas de sus puentes para ver la magnitud de esta búsqueda por la escala correcta según el marco o territorio a intervenir.

Sumado a esto, la enorme posibilidad de soluciones que los medios de cálculo y tecnológicos podían plantear, José Antonio Fernández Ordóñez y Julio Martínez Calzón trataban de enfocar sus proyectos de modo que se evitase cualquier exceso formal y alcanzar así la esencia de la estructura. Tal como decía siempre Fernández Ordóñez en boca de Brancusi: "La simplicidad no es una meta, pero uno llega a ella a pesar de sí mismo, tal como uno se acerca al significado real de las cosas". Trataba a la forma como resultado de un proceso, no algo previsto de antemano, apoyando así la ingeniería de los ingenieros de los años treinta, los cuales apostaban por la ligereza, un amor

por el riesgo hasta los límites de lo posible, un desdén por lo económico y un profundo y nuevo sentimiento de calidad estructural” [4] .

Coincidente con Chillida, Fernández Ordóñez valoraba la idea de mantener la unidad entre forma y materia, reflexionando sobre los materiales constructivos, sus aplicaciones, sus características físicas, sus particularidades, sus defectos, etc. Esta histórica dicotomía entre forma y función se puede separar conceptualmente, tal y como lo hacía José Antonio, pero sólo desde el punto de vista para que esto sirviera para dar más contenido a su entendimiento como conjunto, ya que según lo entendía él, tanto en sus reflexiones como en sus obras, los dos conceptos son un todo que en definitiva es la propia construcción.

Del exhaustivo estudio estético de las obras de ingeniería civil a lo largo de la historia, no es de extrañar que José Antonio mantuviera una mentalidad consecuente hacia la conservación del patrimonio. Tenía una visión muy integradora, es decir, trataba de adaptar el mantenimiento de las viejas construcciones a las necesidades de la sociedad en su momento pero sin perder la noción de tiempo, parecido un poco a las esculturas de Chillida. Veía su obra viva a lo largo de los siglos, no pensaba en nada efímero.

Tanto la categoría de belleza, la adecuación del entorno y la visión urbanística fueron los factores de mayor importancia en su concepción de la construcción. Frente a otros autores del pasado, era capaz de transmitir toda su poética reflexiva hacia sus obras, considerando, al mismo tiempo, imprescindibles todos aquellos aspectos técnicos, para una correcta síntesis de la obra en todos su conjunto.