

## *La ingeniería en la pintura*

**FERNANDO  
SÁENZ RIDRUEJO**

**A**na Vázquez ha compuesto un bello libro(1). No lo ha hecho, ciertamente, con prisa; cuando yo la conocí, y de eso hace ya bastantes años, ya estaba atareada con esta obra. Pero el trabajo bien hecho es, al fin y al cabo, lo único que cuenta. Precedida por enjundiosos ensayos y acompañada por muy documentadas explicaciones, presenta la antóloga una selección de setenta y cinco cuadros en que se muestran más de cinco siglos de ingeniería civil.

Desde Mantegna al hiperrealista norteamericano Richard Estes, pasando por los paisajistas flamencos y los impresionistas franceses, un variado elenco de pintores nos va retratando puentes, puertos, faros, ferrocarriles e incluso túneles, de Europa y de América. En general, en la pintura más antigua las obras públicas están en el paisaje: el puente o el faro forman parte del decorado —como el castillo de Herodes en el cielo de los “nacimientos”— o se ven, por azar, a través de una ventana abierta. En la más reciente, en cambio, tienen total protagonismo. La espléndida carretera, angulosa y verde, de Braque o la vacía estación que nos pinta De Chirico, son protagonistas por sí mismas,

## INGENIERÍA

sin necesidad de adornarse con figuras humanas ni de contarnos ninguna historia.

Manejó la autora varios centenares de obras que, a la hora de la verdad, por necesidades de formato, han quedado reducidas a las setenta y cinco mencionadas. Rembrandt, Goya, Renoir o Cezanne han quedado fuera de la selección. Otros pintores, como Turner o Pissarro, están representados por una obra entre

las muchas posibles que se habían preseleccionado. Lo que creo adivinar es que Ana Vázquez, en el largo proceso de gestación de su obra, ha pasado insensiblemente desde el punto de vista del arte al punto de vista de la ingeniería. En las primeras versiones, se hacía referencia a “la Gran Pintura” que al final ha desaparecido, porque —igual que Dios está entre los pucheros— las mejores representaciones de obras públicas están, muchas veces, en los cuadros más modestos. En ocasiones son las obras de ingeniería —el puente de Rialto o la torre Eiffel— las que atraen a los pintores; en otras, como es el caso del pequeño puente de Arles, pintado por Van Gogh, modestas obras de ingeniería salen del anonimato y se salvan de la destrucción, gracias al cuadro que las inmortalizó.

Para terminar, una pequeña pega. Las descripciones de los cuadros, por problemas de formato, se leen con dificultad. El tamaño de letra está en el límite de lo que Julián Marías, en reciente artículo, denominaba “libros para no leer”. Ciertamente, en un libro de pintura, lo importante son las reproducciones —estupendas por cierto— y los textos no son más que el excipiente en que se presentan. Pero, ahora que tan en baja está la afición a la lectura, convendría no poner excesivas trabas a los últimos partidarios de Gutenberg, que tienen, tenemos, la vista ya un poco cansada.

*Ecós de un pasado*

En un reciente número del *Diario de Noticias* lisboeta, cargado como casi siempre de informaciones españolas, encuentro una reseña del libro *La construcción de los Saltos del Duero (1903-1970)*, del que es autor Álvaro Chapa. Se publicó en 1999 y no tuvo, por supuesto, ningún eco en la prensa española. Se trata de una obra de carácter histórico, patrocinada por Iberdrola, pero es una historia atípica, diferente de los libros conmemorativos que tanto están proliferando últimamente, mezcla de historia económica y propaganda comercial. Como su título indica, se refiere solamente a la construcción de los saltos del Duero que, además, no se contempla desde los puntos de vista económico o técnico, sino de la perspectiva humana de los ingenieros y los obreros que los realizaron. El subtítulo, “Historia de una epopeya colectiva”, es suficientemente expresivo.

Viene a ser esta obra un resumen de cuatro tomos publicados anteriormente por el autor bajo el título común de *Ecos de un pasado*, en que recoge más de un centenar de entrevistas con algunos de los principales protagonistas de las obras de los saltos de Villalcampo, Castro, Saucelle, Aldeadávila y Villarino. Son cinco centrales sobre el Duero que forman el mayor sistema hidroeléctrico de Europa Occidental. Para abarcar también la historia de la central de Ricobayo, sobre el Esla, de cuya construcción en los años treinta no quedaba ya ningún protagonista vivo, se ha incorporado un antiguo

escrito de Pedro Martínez Artola sobre la figura de Orbegozo, creador de esa central y padre de los saltos del Duero.

A través de las entrevistas se van rememorando las duras condiciones de vida de estos saltos. Las obras de Villalcampo y Castro están marcadas por la miseria de la campiña zamorana y por la tremenda crisis económica

de la postguerra. Las de los saltos siguientes, por la enorme dificultad

de una orografía atormentada, en el fondo del cañón de casi 500 metros de profundidad que forma la frontera hispano-portuguesa. Resulta impresionante cómo los éxitos, fiestas e inauguraciones, se entreveran con privaciones, sufrimientos y accidentes. En medio de tantas tensiones como el ritmo frenético de las obras impone, hay tiempo para que en el microcosmos de la presa, el túnel, el poblado obrero o la residencia de ingenieros, aparezcan las rencillas, los celos y las luchas gremiales en una sociedad pequeña, rígidamente estratificada.

La mayoría de las entrevistas, cargadas de nimiedades, resultan aburridas y reiterativas. Pocos de los entrevistados se expresan brillantemente y casi todos se muestran más preocupados por contar su batalla personal, e incluso de saldar alguna vieja cuenta pendiente, que de ofrecer una imagen coherente de los hechos que tratan de rememorar. Pero el conjunto resulta fascinante, precisamente por la diversidad de puntos de vista contrapuestos. El denominador común, en todos los casos, son unas vivencias que marcarán para siempre las vidas de quienes las protagonizaron.

En los años cincuenta, el “realismo social” de la época trató de recrear los duros ambientes de trabajo en las novelas de unos cuantos escritores que después han sido definidos como la “generación de la berza”. Precisamente el más característico de ellos, Jesús

# INGENIERÍA

López Pacheco, publicó en 1957 *Central Eléctrica*, novela que se inspira en estos saltos del Duero. Pues bien, los descoyuntados recuerdos de los personajes de *Ecos de un pasado* se leen con mucho mayor interés que los bien estructurados relatos, las minuciosas descripciones y las amazacotadas prosas de López Pacheco.

Inspirador del trabajo de Álvaro Chapa fue Ángel Galíndez, protagonista principal de varios de los saltos, y a cuya mayor gloria, aunque de forma no declarada, se ha escrito la obra. Galíndez es un ingeniero agrónomo bilbaíno, que ha experimentado a lo largo de su ya larga vida al menos tres reconversiones profesionales, de agrónomo a proyectista eléctrico, de ahí a dirigente empresarial, a teniente de alcalde de su villa natal y a banquero. Es, ante todo, uno de los hombres más listos y mejor informados que yo haya podido conocer, pero también es una persona a la que la astucia y la previsión, al chocar con el azar que preside nuestras vidas, han jugado algunas malas pasadas. Por citar un ejemplo, recordaremos su fallida sucesión en la presidencia del Banco de Vizcaya por la muerte repentina de Pedro de Toledo.

El autor de estos libros reivindica para Galíndez la autoría del gran embalse de Almendra, la pieza más espectacular, sin duda, de este conjunto de saltos; pero algunos de los entrevistados aprovechan para endosarle, de pasada, el frasco de toda la estrategia nuclear de Iberduero.

multitudinaria, sobrepasó el aforo de la Residencia y obligó a trasladar la sesión al paraninfo del CSIC, que se llenó a rebosar.

La organización del acto, perfectamente medida, arrancó modestamente, en clave de humor, con la presentación de la ingeniería del agua y fue creciendo en complejidad con la exposición de las técnicas navales, aeronáuticas y petroquímicas para continuar, otra vez modestamente, mostrando la vulnerabilidad de las obras ingenieriles frente a la naturaleza y finalizar, de nuevo en clave de humor, con las delicadas técnicas de diseño, pero referidas en este caso no a grandes prototipos industriales, sino al sencillo pico de una tetera. La magnífica calidad de las fotografías dejó a los asistentes al apagarse las luces, las voces y los ecos la misma sensación de deslumbramiento y de vacío que producen los fuegos artificiales tras el estallido de la traca final.

No hemos sabido que ningún medio de comunicación se haya hecho eco de esta sesión, lo cual es prueba de que la ingeniería es una gran desconocida dentro de la sociedad actual, aunque día a día nuestra vida se desarrolle gracias a obras, proyectos y actividades como las mostradas por estas espectaculares fotos.

Las presentaciones se centraron especialmente en la ingeniería española, pero pusieron de relieve la internacionalización de la técnica. En el caso de la ingeniería naval, todos los

## *Ingeniería colectiva*

El pasado 15 de Marzo, organizado por la fundación Esteyco, tuvo lugar en la Residencia de Estudiantes un acto denominado "Imágenes de Ingeniería Colectiva" en que nueve destacados profesionales de diversas ramas de la técnica hicieron la presentación de sus respectivas especialidades mediante la proyección de diapositivas acompañadas de muy breves comentarios. La asistencia,

navíos expuestos fueron proyectados por la misma empresa española, pero respondían a encargos de muy diversos países y abarcaban un amplio espectro que cubría desde grandes veleros a buques de guerra y a cargueros de las más diversas mercancías. Las plataformas de prospección petrolífera en mar abierto fueron presentadas por Jose Manuel Roesset, Director del Centro de Tecnología Offshore de la Universidad de Texas. Se centró preferentemente en las grandes instalaciones del Golfo de México, donde en este momento se está perforando en aguas de hasta 3.000 metros de profundidad. Son verdaderas ciudades construidas sobre el mar en las que trabajan centenares de personas con los medios más sofisticados. Tal vez lo que al profano pueda llamar más la atención es que, en la actualidad, la mayoría de estas ingentes infraestructuras se fabrican en Finlandia desde donde se llevan por barco hasta Texas.