

# EL INGENIERO EN SU SOLEDAD

## SOBRE EL CONCEPTO DE AUTOR, & DISCURSO, EN INGENIERÍA

### 1. Acerca del significado, y sentido, autoral en Ingeniería

Toda tribu, todo hogar (*Heimat*) requiere del mito en cuanto que sustentador de la "religión cívica" (Jean-Pierre Vernant: *Mito y pensamiento en la Grecia antigua*). Hace tiempo que el Ingeniero parece ajeno a sus propios mitos. Tampoco ha sustituido la mitología (narratividad, infinitud) por la biografía (intencionalidad, presencia). Así las cosas... ah del Autor, ah del Relato, ¿nadie me responde? «¡Aquí de los antaños que he vivido!», lamentan los jeremíacos; «Ayer se fue; mañana no ha llegado», se convencen los panglossianos; y los más juiciosos sentencian: ni encerrarse en una jaula de melancolía ni perderse en el más temible de los laberintos, el laberinto de la soledad.

•

Para José Ortega y Gasset (*Meditación de la técnica*) la cosa está clara, *finita*: entre el técnico y el poeta —o el filósofo o el político— existe «una diferencia de rango que siempre ha habido y contra la cual es vano protestar. (...) Su papel [el del técnico] es magnífico, venerable, pero irremediabilmente de segundo plano».

•

En los años sesenta del pasado siglo se concede «la máxima importancia a la *persona* del autor». Así, Roland Barthes ("La muerte del autor", 1967), Michel Foucault ("¿Qué es un autor", 1969), Umberto Eco (*Obra abierta*, 1962) o Pierre Bourdieu (*Campo de poder, campo intelectual*, 1966). Años antes, Walter Benjamin ("La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica", 1936) ya había señalado parcialmente el busilis de la cuestión: al perder la obra de arte su 'aura', su originalidad —«la reproducción técnica destruye dicha 'originalidad', ya que no es posible calibrar el valor de un objeto en cuanto a su valor ritual, sino sólo a partir de su valor exhibitivo»—,

¿cabe reconocer, pues, la existencia misma del artista, del autor? *A fortiori*, ¿es el Ingeniero un autor o un productor? ¿Ha de reconocérsele un estatus público, 'espectacular' (Guy Debord), o ha de asumir su condición —reñida con la posteridad— y conformarse con su 'fiabilidad' (Michel Foucault)?: «Hay en una civilización como la nuestra un cierto número de discursos que están provistos de la función 'autor' mientras que otros están desprovistos de ella. Una carta privada puede tener un signatario, pero no tiene autor (...). La referencia al autor, en matemáticas, es poco más que nombrar unos teoremas o unos conjuntos de proposiciones; en biología y en medicina [y tal vez en ingeniería], la indicación del autor, y la fecha de su trabajo, juegan un papel bastante diferente: no es simplemente un modo de indicar la fuente, sino de dar un cierto índice de 'fiabilidad' en relación con las técnicas y los objetos de experiencia utilizados en aquella época o en tal laboratorio». Y por último, en el siglo XXI, ¿aún se puede hablar de Autor en un mundo donde apenas se reconoce *auctoritas* alguna, donde prima la 'horizontalidad', donde el complejo de Telémaco (Massimo Recalcati) ensombrece o prevalece sobre el freudiano complejo de Edipo? Y en lo que toca a los Ingenieros —a algunos Ingenieros—, ¿será capaz de renacer su genio creador —que por fuerza yace moribundo, mutilado en un calabozo custodiado por guardianes corporativos (precio, beneficio), tecnológicos (uniformidad, irreflexión), reglamentadores (castración, disciplina)— e intentar, siquiera intentar, la Autoría?

•

#### VARIACIONES:

I. Barthesiana (*op. cit.*): «Es la técnica [el lenguaje], y no el Ingeniero [el autor], el que construye [el que habla]; construir [escribir] consiste en alcanzar, a través de una previa impersonalidad —que no se debería confundir en ningún momento con la objetividad castradora del Ingeniero [del novelista] realista— ese punto en el cual sólo la técnica [el lenguaje] actúa».

II. Foulcaultiana (*op. cit.*): «En la Ingeniería [la escritura], la cuestión no es manifestar o exaltar el acto mismo de construir [escribir], no es tampoco apresar al Ingeniero [al sujeto] dentro de la técnica [del lenguaje]; se trata, más bien, de crear un espacio en el cual el Ingeniero [el sujeto] que construye [que escribe] está desapareciendo sin tregua».

•

[INTRAMUROS] ¿De verdad le interesa a nuestra profesión —o por más exacto decir, al sector de la construcción— reclamar autorías ciceronianas: «Los mismos filósofos titulan con su nombre los libros que escriben sobre el desprecio de la gloria» (*En defensa del poeta Arquías*), o aprovecha más a todos declararnos devotos rabelesianos (*Gargantúa*): «¿Quién lo ha hecho? Quienquiera que haya sido ha tenido la prudencia de no darse nombre»? Tal vez Mario Onzain da con la clave, *inter alia*: «Yo creo que habría que reivindicar el término constructores para aquellos que ni son contratistas ni empresas constructoras, aun cuando normalmente pertenezcan a ellas y contraten, pero no directamente, con la Administración. Me refiero a los profesionales que gestionan y realizan directamente las obras». Javier Rui-Wamba abunda en ello: «La 'repugnante' abundancia de corrupciones relacionadas con las infraestructuras que nos abruma tienen su origen en la ausencia de profesionales». Y Julio Martínez Calzón (2008) concluye: «Las empresas son realmente apisonadoras de los ingenieros con nombre. La empresa ha desclasado completamente el nombre del ingeniero, lo ha pulverizado». De reconocerse los Ingenieros —algunos hay, los mejores— volterianos (*Dictionnaire philosophique*), habrían de saber que por este camino no hay manera de perpetuar la especie, de sobrevivir a la sobremodernidad: «Cet amour-propre est l'instrument de notre conservation, il ressemble à l'instrument de la perpétuité de l'espèce ; il est nécessaire, il nous est cher, il nous fait plaisir, & il faut le cacher »... *ma non tanto*, cabría

añadir, cuando la autoestima, y aun la estima de los otros, parece ser tan poca.

•

[EXTRAMUROS] En consonancia con los nuevos tiempos que algunos pregonan —democracia participativa, transversal, directa o de ‘enjambre’ (Byung-Chul Han)—, ¿no deberíamos aceptar el *mainstream* y propiciar la ‘ingeniería asamblearia’ (vide Umberto Eco: *Lector in fabula*) y dar por obsoleto el concepto de Autor? ¿No lograría así la Ingeniería más ‘likes’ en las redes sociales y sus obras más ‘capturas’ en Instagram? Con menor sarcasmo, ¿no favorecería la erradicación de la corrupción en la obra pública la sustitución de un solo director de obra ‘juez’ por un triunvirato de ingenieros ‘magistrados’ (e *pluribus unum*) en determinadas, en significadas obras, como ocurre para determinados asuntos de que sólo tratan los Tribunales Superiores de Justicia?

•

Mención aparte merece el *Homo pontifex* (Michel Serres), a menudo reconocido como Autor por propios y extraños —en rigor, sólo vale hablar de categoría autoral cuando la reconocen “los otros”—. Un abismo principal separa al puente del resto de las obras públicas: a más de *tekné*, dase la *aesthetica*, de donde el juicio crítico. De alguna manera, así lo reconoce Vicente Machimbarrena (“Arquitectura e ingeniería”): «El ingeniero se preocupa casi exclusivamente de aquellas construcciones que cumplan un objeto utilitario, siendo al mismo tiempo indispensable que tengan la resistencia adecuada a su destino. El efecto artístico que produzcan, aunque no le sea indiferente, no ha de obligar al ingeniero al más leve sacrificio. Así proyecta y realiza presas, diques, sifones, afirmados, etc.; obras todas de gran utilidad, pero, en general, de escasísima o nula belleza». Nuevamente surge la pregunta: ¿es razonable reivindicar la condición de Autor para el Ingeniero —o para el Médico, verbigracia—? Tradicionalmente algunos Ingenieros —los pocos preocupados por la Estética, por el Relato— han

defendido que sí: «En cuanto a la estética de las artes del ingeniero, lo más importante es la derrocación del axioma de incompatibilidad entre utilidad y belleza, pues, como hemos visto, la obra del ingeniero desemboca necesariamente en el ámbito de lo estético, donde han de incorporarse a las cosas bellas, o a las cosas feas, sin poder quedarse neutra ante el dilema» (Carlos Fernández Casado: *Estética de las artes del ingeniero*). ¿Pero de verdad “desemboca(n) en el ámbito de lo estético” las más de las actuaciones del Ingeniero, ora sean colectores de saneamiento, ora forjados de aparcamientos, ora kilómetros y kilómetros de túneles ferroviarios? Es cierto que muchas de ellas no sólo “desembocan” en el Paisaje, categoría estética *per se*, sino que lo construyen, pero habríamos de preguntarnos también si, con las consabidas y pocas excepciones —Carlos Fernández Casado, Miguel Aguiló, Carlos Nárdiz—, el Ingeniero ‘piensa’ el paisaje, el territorio, la ciudad, o son otros —geógrafos, sociólogos, artistas— quienes manejan y conocen “el lenguaje del espacio” (Foucault).

•

#### APOSTILLA PONTIFICAL:

En el Congreso de Arquitectura —*nota bene*— celebrado en Darmstadt en 1951, Martin Heidegger, «para ilustrar sus ideas sobre el habitar (*buan*), el construir (*bauen*) y el ser (*ich bin*, yo soy), eligió como ejemplo de construcción respetuosa con la Cuaternidad [tierra-cielo-hombre-dioses] a los puentes auténticos, aquellos que carecen de símbolos añadidos», a más de defender que el lugar no existe antes del puente (*pons genitor urbis*): «No es el puente el que primero viene a estar en un lugar, sino que por el puente mismo, y sólo por él, surge un lugar».

•

[EXTRAMUROS] En 2012, en plena crisis, Octavio Domosti publica en *Jot Down Magazine* —una de las pocas publicaciones periódicas que prestan atención a las obras de los ingenieros— un artículo titulado “Infraestructuras

infrautilizadas", con esta entradilla *prima facie*: «Te propongo un proyecto modificado en la primera cita». En él trata también de lo que entiende el común de los mortales por Autor de un puente: «En el programa *Salvados* que presenta Jordi Évole [...] no sólo confundían la autoría del Puente del Tercer Milenio, otorgándosela a Santiago Calatrava en lugar de a su verdadero autor, Juan José Arenas [...], sino que encima hacían un chistecillo al respecto. Y es que esa es una prueba más de que en este país se tiende a englobar los puentes en tres grandes grupos: a) Puentes romanos: todos aquellos puentes que aparentan ser muy viejos (o que simplemente son de piedra) la gente los bautiza automáticamente como puentes romanos; b) Puentes de Calatrava: los puentes que tienen un claro diseño moderno, vanguardista o simplemente parecen *diferentes*, los profanos se los adjudican siempre a Calatrava; y c) El resto de puentes: como su propio nombre indica». Por su parte, para David Bestué, artista y escultor barcelonés preocupado por la arquitectura y la ingeniería de los siglos XX y XXI —«No ha habido pedagogía y es un drama que la gente no sepa distinguir lo bueno de lo malo porque eso configura y ordena un país. La ingeniería habla de una época, pero no tiene quien hable de ella»— en los años de «vorágine constructiva (...) los puentes ya no los diseñaba una persona, sino un equipo. El sentido progresista de Agustín de Betancourt, el creativo de Eduardo Torroja, el cósmico de Carlos Fernández Casado o el escultórico de Javier Manterola se sustituyeron por una labor burocrática y mecánica», e incluso se atreve a señalar con el dedo algún ejemplo: «La ingeniería se pasó de frenada. Un ejemplo sería el Puente del Dragón en Alcalá de Guadaíra, Sevilla, construido en 2007. Su autor, el ingeniero José Luis Manzanares Japón, se vanaglorió de haber construido "el primer puente figurativo de Europa". Manzanares tomó como referencia una leyenda almohade local para construir un puente inquietantemente feo con forma de dragón, como si se tratara de la ilustración de un cuento infantil» ("Formas libres. La influencia de la escultura en la ingeniería española reciente", *El Estado Mental*, 2015).

•

[INTRAMUROS] «Uno de los inventos más formidables de los últimos sesenta años ha sido el motor de explosión. Pues bien, ¿cuántos de ustedes, que no sean por su oficio técnicos, recuerdan en este momento la lista de nombres egregios que llevaron sus inventores?», se preguntaba José Ortega y Gasset (*op. cit.*). ¿Cuántos nombres de ilustres ingenieros industriales o agrónomos, por ejemplo, conocemos los ingenieros de caminos y viceversa? ¿Cómo exigir al público que conozca el nombre y los apellidos del Ingeniero si en la Ingeniería nadie conoce a nadie?

## 2. Sobre la necesidad discursiva, o no, en Ingeniería

José-Carlos Mainer apunta en *De postguerra* que «tras tanta admiración efímera y superficial, solamente queda aquello en lo que Umberto Eco cifró el rumbo de la postmodernidad: saber que siempre hay otro libro que nos precedió». En nuestra profesión vale decir que César Lanza lo ha avizorado todo y antes que nadie, acaso porque sea, a más de Autor —¿el único, el penúltimo?—, un ingeniero pessoano (*Poesías de Álvaro Campos*, “Lisbon revisited”):

«Soy un técnico, pero sólo tengo técnica dentro de la técnica.

Fuera de eso, estoy loco, con todo el derecho a estarlo.

Con el derecho a estarlo, ¿lo habéis oído?».

Léase, a los efectos aquí tratados, su artículo “Andamios para las ideas. Los lenguajes de la ingeniería, sus filosofías y apaños” (*Ingeniería y Territorio*, 2007). Dicho lo cual, desechamos la tentación de unirnos a *Bartleby y compañía* (Enrique Vila-Matas): «Quizá hubiera que decir algo más sobre eso, sobre el no escribir. Mucha gente me lo pregunta, yo me lo pregunto. Y preguntarme por qué no escribo, inevitablemente desemboca en otra inquisición mucho más azorante: ¿por qué escribí?».

•

En 1992 Marc Augé publica *Los no lugares* y cataloga como tales las vías férreas, las autopistas, las estaciones de ferrocarril, los aeropuertos... Los define como «espacios que no son en sí lugares antropológicos», que difícilmente alcanzan en consecuencia la categoría de ‘lugares de memoria’ a que se refiere Pierre Nora, quien defiende que no cabe calificar de tales a los acontecimientos por sí mismos, sino a «su construcción en el tiempo, el apagamiento y la resurgencia de sus significados; no el pasado tal como tuvo lugar sino sus reemplazos permanentes, sus usos y desusos, su pregnancia sobre los presentes sucesivos: no la tradición sino la manera en que se constituyó y transmitió». ¿Es posible escribir un relato, un discurso sobre lugares ‘no antropológicos’? Y de serlo, ¿*cui prodest*? ¿Se transmite *ab ovo*,



en las Escuelas de Ingeniería, la tradición? ¿O bien se apuesta por la “reducción al infinito” contra la que previene Ida Vitale: «Cuidado: / no se pierde sin castigo el pasado, / no se pisa en el aire».

•

[EXTRAMUROS] David Bestué (*vide supra*) muestra su perplejidad ante «un contexto muy hermético discursivamente hablando. Gran parte de los artículos o publicaciones de crítica de la ingeniería de estos años salieron de manos de los propios ingenieros y fueron dirigidos a un ámbito limitado, contradiciendo el impacto de estas obras en el espacio físico y político. La época de mayor libertad constructiva carecerá [en consecuencia] de un pensamiento crítico más allá del mero repaso histórico de la profesión, las memorias de los proyectos (que rehúyen cualquier consideración subjetiva) o los catálogos publicitarios editados por las propias constructoras como regalos de empresa. De estas publicaciones se deduce un conocimiento teórico superficial por parte de los ingenieros, fruto de un aprendizaje autodidacta que se acopla a posteriori a los conocimientos técnicos. Se abusa de la fenomenología y de una visión un tanto edulcorada de Martin Heidegger o Xavier Zubiri, posturas trascendentales que no van más allá de la emoción que se siente al observar un río desde la orilla, sin poner en duda la complejidad de lo real».

•

[INTRAMUROS] Concede César Lanza (*In Purezas*) que «hay muy pocos ingenieros dispuestos a explicar su obra, a contar qué sienten en ella y cómo esa sensibilidad se aúna con razón y técnica dando forma al cuerpo construido. Lástima que esa contención cartesiana tan prevalente sea impedimento para que el ingeniero logre ser comprendido más allá de sus cálculos». De hecho, «el uso del lenguaje en la ingeniería se halla formalmente condicionado a la expresión de una voluntad de verdad, y habitualmente insiste en conceder a la veracidad una primacía jerárquica sobre las restantes categorías del discurso, presionando o excluyendo otras

características que podrían ser igualmente preciosas y deseables. Se trata de un lenguaje sin zonas erógenas, que ni seduce ni hiera» (*Andamios para las ideas...*).

•

Parece compartirse, pues, idéntico diagnóstico fuera y dentro de las murallas que circundan la Ciudad de los Ingenieros: en ella no habita el *demonio de la teoría* (Antoine Compagnon) y a nadie, en verdad, parece preocuparle en esta nuestra Ciudad la llegada de los bárbaros (Constantino Kavafis), acaso porque algunos de ellos ya moran en ella:

«—¿Por qué no acuden, como siempre, los ilustres oradores  
a echar sus discursos y decir sus cosas?

—Porque hoy llegarán los bárbaros y  
les fastidian la elocuencia y los discursos».

Al cabo, «se hizo de noche y los bárbaros no llegaron»: todos dormían.

•

Hubo un tiempo en que del Relato de la Ingeniería se encargaban los literatos e incluso los cineastas primeros (*L'Arrivée d'un train à La Ciotat*, de Louis Lumière, 1895): era el siglo XIX, principios del XX, cuando el ingeniero de caminos semejava un Prometeo —llegada del ferrocarril a las ciudades y al Lejano Oeste, etcétera—. *Exempli gratia*:

§ «—¡Oh, Ferrocarril del Norte, venturoso escape hacia el mundo europeo, divina brecha para la civilización! (...) ¡Oh grande amigo y servidor nuestro, puerta del tráfico, llave de la industria, abertura de la ventilación universal y respiradero por donde escapan los densos humos que aún flotan en el hispano cerebro!». (Benito Pérez Galdós: *La de los tristes destinos*, 1907).

§ «Va el tren, perdido  
en la tiniebla, corriendo.  
¡Oh, vida! ¡Oh, vida! ¡Cuál corres,  
sin saber qué derrotero  
llevas! Ciega te apresuras,

lejos, cada vez más lejos.

No sospechas que tienes la ruta trazada.

Y Dios ha sido el ingeniero.

¡Padre nuestro, que estás en los cielos!».

(Ramón Pérez de Ayala: *El curandero de su honra*, 1926).

Luego se construyeron *autostrade*, *Autobahnen*, *motorways*, *autoroutes*, autopistas... y la recepción artística fue muy otra; vale con leer algunos párrafos de *La autopista del Sur*, de Julio Cortázar —obra en que se inspirará Jean-Luc Godard para filmar el famoso plano secuencia de *Week-end* (1967), doce años antes de que Luigi Comencini filmara *El gran atasco*—:

«El ingeniero había decidido no salir más de su coche, a la espera de que la policía disolviese de alguna manera el embotellamiento. El calor de agosto se sumaba a ese tiempo a ras de neumáticos para que la inmovilidad fuese cada vez más enervante. Todo era olor a gasolina, gritos destemplados de los jovencitos del Simca, brillo del sol rebotando en los cristales y en los bordes cromados, y para colmo sensación contradictoria del encierro en plena selva de máquinas pensadas para correr. (...) Se corría a ochenta kilómetros por hora hacia las luces que crecían poco a poco, sin que ya se supiera bien por qué tanto apuro, por qué esa carrera en la noche entre autos desconocidos donde nadie sabía nada de los otros, donde todo el mundo miraba fijamente hacia adelante, exclusivamente hacia adelante».

A fecha de hoy, ni el cine ni la poesía —ni las redes sociales— se acuerdan de las obras de los ingenieros de caminos, es más, «la ingeniería interesa sobre todo cuando fracasa», aclara César Lanza en *Ingeniería y modernidad contemporánea*, si bien «no deja de ser curioso darse cuenta de cómo en este contexto de la comunicación corporativa algunos objetos icónicos de la ingeniería son utilizados sin reparo por empresas de otros sectores ajenos. Un ejemplo bien conocido son las representaciones extra-

constructivas del puente que hacen banqueros y corredores de seguros, del uso de su potente valor simbólico en el imaginario colectivo, lo cual les lleva con frecuencia a envolver el discurso de su negocio en la imagen solvente y segura de ese sólido artefacto. ¡Hay que ver cómo se convierte en comercial la semiótica pontonera! La mirada iconófila hacia la obra de ingeniería, la utilización publicitaria de la *firmitas* y la *venustas* vitrubianas parece que se capitalizan mejor desde otras ramas del comercio» (*Andamios para las ideas...*).

•

Por lo demás, este insistente reclamar la atención de los demás acaso no deje de ser un empeño ilusorio: ¿no son otras ingenierías, otras técnicas las que hoy escriben las epopeyas de lo cotidiano? ¿Por qué no aceptar esta “derrota de la Fama” y centrarse, ni más ni menos, en hacer buena ingeniería, sin buscar el aplauso de los demás: «Nunca perseguí la gloria, / ni dejar en la memoria / de los hombres mi canción»? ¿Por qué no aceptar que ya no existe un “estado de necesidad” de infraestructuras en nuestro país y que nuestro protagonismo por fuerza ha de ser menor? Con razón afirma Javier Rui-Wamba en el *engagé* y lúcido prólogo al libro que nos trae cuenta que «José Ramón Madinaveitia estaría de acuerdo con que la mejor carretera o el mejor puente o el túnel más deseable es el que no es necesario. También estaría de acuerdo en que, “si hay que hacerlo”, hagámoslo bien».

### 3. Conclusión

Hemos de reconocer que al cabo no hemos concluido nada sobre los conceptos de Autor, & discurso, en Ingeniería, aunque quizá no se trataba tanto de asumir resignadamente —o de negar airadamente— las limitaciones propias de nuestra condición en una época más propicia a la 'virtualidad' (*horresco referens*) que a la 'fisicidad', como de hacerse una pregunta clave: ¿le importa al 'grueso' de la profesión ningún debate que aclare la 'razón natural' del Ingeniero, que fije el arte nuevo de hacer Ingeniería en este tiempo? Mucho tememos que no, sin necesidad de aplicar la provechosa técnica del *big data*: en verdad, somos pocos, y además nos conocemos.