

3652 | Leonardo Fernández Troyano

Presidente de la oficina de proyectos Carlos Fernández Casado, S.L.

“El puente humaniza el paisaje”

Leonardo Fernández Troyano ha proyectado puentes y pasarelas atirantados en España y Latinoamérica con una gran solidez técnica, un lenguaje expresivo propio y procesos de construcción innovadores. Entre sus más de cien obras, destaca el puente de Sancho el Mayor, en Navarra, la pasarela de Las Glorias, en Barcelona o parte de la remodelación de la Estación de Atocha de Madrid. El valor y la calidad de su trabajo han sido reconocidos con el Premio Nacional de Ingeniería Civil de 2024.

Daniel Rodríguez





Pasarela sobre la R3. Madrid, España, 2008. ©Luis de las Alas

Es una mañana lúgida y ocre de otoño. Apenas se distingue la casa de piedra en el espeso bosque de robles y pinos que, cuando Leonardo Fernández Troyano (Madrid, 1938) era un niño, permitían contemplar la belleza de los Siete Picos de la sierra de Guadarrama.

Este ingeniero de caminos, canales y puertos vive solo en este Hermitage que evoca el retiro voluntario del naturalista Jean-Jaques Rousseau. “Soy feliz. Mis raíces están aquí”, explica.

En estas montañas cerca de Cercedilla aprendió a esquiar con su padre, el insigne ingeniero de caminos Carlos Fernández Casado. En sus laderas nevadas también conoció a Teresa, la compañera de su vida, con quien recorrió durante veinte años cientos de caminos para alumbrar los libros *Los pasos históricos de la sierra de Guadarrama* y *Los pasos históricos de los Pirineos*.

Este ingeniero caminante invirtió otra década en escribir *Tierra sobre el agua*, un ingente estudio divulgativo sobre los puentes, ilustrado con dos mil fotografías, en el que asegura que “la ingeniería es siempre creativa, porque si no lo es, no es ingeniería”.

Fernández Troyano proyectó la primera pasarela atirantada de España y, junto con su padre y Javier Manterola, conformó un equipo excepcional con el que impulsaron la modernidad

empleando novedosos procesos de construcción.

Sus puentes, a veces, emergen del río como arpa del viento o arboladura de velero, otras, como flechas que se clavan con precisión matemática en dianas geométricas.

Troyano, que trata de caminar más de una hora al día en compañía de una de sus hijas, recibe tímido, humilde y afable. La puerta de la casa la flanquean grandes fósiles de una colección compuesta por centenares de ejemplares. También lucen en la estancia cántaros de barro que le recuerdan los tiempos en los que traía agua de la fuente.

Hace siete años, la montaña le arrebató de cuajo la vida de su esposa en un trágico accidente de coche. Regresaban de uno de sus viajes a los Pirineos. Desde entonces, construye un puente imposible bajo el que cobijarse, el de la añoranza.



Puente Sancho el Mayor sobre el río Ebro. Navarra, España, 1978.



Puente de París. Andorra, 2006.

En esta casa vivió de niño con sus padres, luego con su esposa y sus hijos. ¿Qué emociones siente al vivir ahora aquí?

Creo que si en algún sitio tengo raíces es precisamente aquí, en esta casa, desde siempre. También tenemos una casa en los Pirineos desde hace 10 o 15 años a la que hemos ido mucho. De patear los Pirineos con mi mujer salió el segundo libro sobre los pasos históricos de los Pirineos, pero realmente mis raíces están en esta casa desde que tenía ocho o nueve años.

Son más de 75 años aquí y la jubilación supuso que ya no tenía obligación de estar en Madrid. Cada vez vivíamos más tiempo aquí y cuando murió mi mujer ya me quedé. Aquí soy feliz.

En las obras que ha proyectado, ¿cómo le ha influido la naturaleza y el haber recorrido tantos pasos de los Pirineos y de Guadarrama que plasmó en dos rigurosos libros?

Vamos a hablar de la montaña que es quizás el valor, por lo menos para mí, fundamental. La montaña es el estado de mayor naturalidad de la naturaleza. En los demás sitios siempre el terreno está mucho más condicionado por las actuaciones del hombre, y es en la montaña donde todavía se conserva la naturaleza en su más puro espíritu.

Creo que en un principio quizá no valoraba tanto lo que suponía la naturaleza, pero poco a poco he ido comprendiendo todo lo que significa y el lugar donde se proyecta. La importancia del lugar

en el proyecto es fundamental. Unas veces tiene más protagonismo y otras menos, pero siempre la tiene.

Siendo un niño acompañó a su padre, Carlos Fernández Casado, a ver unos refugios. Ese día fue determinante para que se decidiera a estudiar ingeniería de caminos, canales y puertos.

Fue después de la guerra. Cuando no teníamos colegio nos llevaba a ver obras. Yo nací en el 38 y ya estaríamos en el año 40 o 45. Íbamos algunos domingos a comer al campo y fuimos a Villaviciosa de Odón a ver un refugio que él había construido en la guerra y que estaba muy deteriorado.

Vi una pieza de hormigón rota de la que salían los hierros. Mi padre dijo *esto es el hormigón armado* y se me quedaron la imagen y las palabras grabadas para siempre. Desde entonces no tuve dudas de que yo quería ser ingeniero de caminos como mi padre.

¿Fue en la Escuela de Caminos de Madrid donde empezó a sentir atracción por los puentes?

Mi atracción por los puentes empezó con las visitas con mi padre a puentes antiguos y modernos. También me interesaron las presas bóveda porque son un elemento muy atractivo como estructura, como forma y funcionamiento.

Empecé a trabajar en Hidroeléctrica Española como alumno en prácticas en algunas presas y cuando iba a acabar la carrera pensaba ir a trabajar a pie de obra en una de Cataluña. Entonces fue cuando mi padre, en un viaje en tren a Granada me propuso crear la Oficina de Proyectos Carlos Fernández Casado.

Ya me quedé con él y empezamos trabajando en puentes y presas. Hicimos una presa bóveda importante cerca de Granada de 140 metros de altura. Lo que pasó fue que luego el trabajo que nos venía era de puentes, la oficina se fue especializando y abandonamos las presas.



Antes de dejar la Escuela ya colaboraba con su padre, por ejemplo, en los viaductos de la presa de Iznájar. ¿De qué se encargaba y qué le llamó la atención de la realidad profesional?

Mi padre me encargaba algunos cálculos de partes de la estructura. Pero claro, él era fundamentalmente el que sabía y yo, el que estaba aprendiendo; era una relación buena, no tuvimos problemas.

Una de las cosas bonitas que empecé a ver en la ingeniería es la relación entre la realidad y la idea previa, algo que es fundamental en el trabajo del ingeniero. Algunas veces las cosas salen muy bien y otras veces los cálculos nos dicen que no y hay que cambiar o rehacer el proyecto.

Una de las características que definen sus proyectos es la utilización de pilas en forma de letra V. ¿Cuál es el origen de esta solución?

Sí, he hecho puentes con pilas en V que, dependiendo de su tamaño, pueden producir un efecto pórtico en la estructura. Creo que son buenas soluciones y tienen una serie de ventajas. Realmente es un elemento atractivo que he utilizado con mucha frecuencia.

¿En qué se inspiró para proyectar su primera pasarela atirantada en las Glorias de Barcelona?

Fue una obra con mucho significado. Obtuvo el premio de Sercometal, los fabricantes de metal. En este caso, de la planta en Y podemos decir que es por las condiciones de funcionamiento de la pasarela. Es decir, había que conectar tres puntos y estaban en una disposición que requerían esa forma. Y en ese caso la condición del lugar fue fundamental para darle forma y colgar desde una sola torre los tres planos de tirantes.

Varios compañeros suyos aseguran que el puente atirantado de Sancho el Mayor, sobre el río Ebro, en Navarra, representa un gran avance, una ruptura formal de lo construido hasta 1978.

Sancho el Mayor plantea unas condiciones muy determinadas; parte de una margen bastante abrupta y, sin embargo, la otra parte es inundable. Se había hecho un terraplén para que el río no se saliera del cauce y eso dio lugar a que hubiera un vano único sobre el río, sin compensación.

El puente atirantado normalmente plantea atirantamientos simétricos para que la torre se sostenga. Y esa situación de vano único es lo que condiciona la inclinación de la torre porque da lugar a un polígono de fuerzas, la del tablero y la de la torre que requiere un cambio de inclinación para llegar al terreno.

¿Sus proyectos los define el paisaje, el lugar y la solución técnica?

La solución técnica y las condiciones del medio. En el puente de Sancho el Mayor que los contrapesos estén a los lados es condición geométrica. También hay una intención formal, pero lo fundamental es lo anterior.



Vista área de la pasarela de Las Glorias. Barcelona, España, 1974.



Pasarela de Las Glorias. Barcelona, España, 1974



Carlos Fernández Casado y Leonardo recogiendo el Premio Sercometal por su trabajo en la pasarela de Las Glorias. Barcelona, España, 1975.

Los puentes que realizó su padre se caracterizan por la altura estricta. ¿Considera que los puentes atirantados que usted proyectó no tienen la sobriedad de la obra de Carlos Fernández Casado?

Sí, hay una evolución en la ingeniería que va paralela a los proyectos, pero mi padre no vivió los puentes atirantados. Entonces, ¿qué hubiera hecho? Pues no lo sé. Sí, era más estricto en general en todos los planteamientos.

Una de las cosas que decía mi padre es que al hacer un puente se introduzcan las menos ideas nuevas en el paisaje. Que sea lo más estricto posible. Es una manera de entender la ingeniería y en eso sí considero que mi padre ha sido más claro que yo. Yo he entendido la ingeniería de diferentes maneras. Aunque el tema del puente estricto yo lo he tenido muy claro en muchos casos.

¿En qué obras?

Pues en muchos viaductos. Por ejemplo, los viaductos de México son obras muy lineales, muy estrictas y con unas pilas muy sencillas. En pasos urbanos, en muchos tipos de ellos se mantiene una formalidad lo más estricta posible. Se puede decir casi que el puente, en esos casos, es puramente la materialización de la carretera. Es una losa que se apoya en una serie de puntos.

Lo que ocurre es que la introducción del atirantamiento ya no lo hace estricto.

No, claro, introducen elementos nuevos. A diferencia de ese planteamiento estricto podemos poner de ejemplo el puente sobre el Besós. Es una estructura que podemos llamar casi barroca porque es de formas muy elaboradas.

En el puente del río Besós, en la autopista Trinidad-Mongat de Barcelona, el tablero es muy expresivo. ¿De dónde surge la idea?

No surge de algo exterior. Creo que también es una evolución. Donde más se aprende es en las propias obras. La reflexión sobre la obra terminada me parece fundamental. Por ejemplo, el puente del río Besós surge del puente de Torrelodones, que es un arco formado por un prisma cortado por un cilindro, de esa idea sale.

He leído que a su padre los puentes que usted proyectaba le evocaban el concepto de "abuelidad", ¿Qué le parecieron sus trabajos?

Mi padre estuvo en el puente de Sancho el Mayor y le pareció bien. Creo que estaba contento con lo que estaba haciendo, con la pasarela de las Glorias, también. Y sí, utilizó mucho la palabra 'abuelidad'. Quería decir que los puentes atirantados que se hicieron en la oficina eran nietos suyos y que su intervención ya era mucho más suave.



La reflexión sobre la obra terminada me parece fundamental

Su empresa fue precoz en la actividad internacional. El puente sobre el río Guayabamba, en Ecuador, se proyectó en 1974. ¿Cómo iniciaron su salida al exterior?

En esa época había una proyección no empresarial, sino técnica, de mi padre en Sudamérica. Hizo varios viajes a distintos países y conoció a ingenieros allí. Mi padre intervino, por ejemplo, en un proyecto de un arco en Venezuela.

Luego, los viaductos de ferrocarril, en México, vinieron de una colaboración muy potente que sigue durando y que hicimos con Ripoll, un ingeniero que hizo el sistema de pretensado Stronghold y que nos puso en contacto con su representante en México, cuya asociación con él ha generado muchas obras que hemos hecho fuera, y especialmente, en ese país.

Usted ha proyectado numerosos puentes y pasarelas atirantadas. ¿Qué valor tienen estas soluciones?

El puente atirantado es el puente por excelencia del siglo XX. Es decir, todos los tipos de puentes que se han utilizado vienen del siglo XIX; en cambio, el puente atirantado aparece a mitad del siglo XX con algunos antecedentes y su desarrollo es de mitad del siglo XX hasta ahora. Ha sido un tipo de puente que se ha extendido rápidamente y ha llegado a luces muy grandes, no tanto como los colgantes, pero sí a luces importantes.

Ayer nos acompañó a visitar una de sus obras en Madrid, la pasarela de la R3, de 110 metros de luz, ¿Qué importancia tiene el cable en estas estructuras?

En un puente colgante, el cable es el elemento sustentante por excelencia, es decir, la estructura resistente, y de él se cuelga el tablero, que tiene sus funciones, pero realmente la estructura resistente es el cable.

Javier Manterola se incorporó a la oficina de proyectos desde el principio. ¿Se dio cuenta de que el equipo que conformaban con su padre, juntos, era extraordinario?

No sé si tuve esa sensación. Estaba muy a gusto con el equipo que se había formado, pero como se había ido configurando poco a poco, tampoco hay un momento en que me produzca una sensación distinta. Fue totalmente gradual y el equipo cada vez estaba más compenetrado.

Llegó un momento en que usted pasó a dirigir determinados proyectos y Javier Manterola otros. ¿Cuándo se produjo ese cambio?

Fue un proceso gradual, en un principio mi padre llevaba el proyecto y nosotros éramos meros ayudantes, poco a poco fuimos interviniendo cada vez más. Siempre había mucha conversación entre todos, se discutían y se decidían muchas cosas en conjunto. Pero llega un momento en que la materialidad del desarrollo del proyecto la lleva uno más directamente que otro. Luego eso se fue cada vez separando más, y en un momento dado, se puede decir que él llevaba los suyos y yo, los míos. Pero no diría que hay un corte, sino que es un proceso bastante gradual en el comportamiento de la oficina.



Puente sobre el río Besos en la Autovía Trinidad-Mongat. Barcelona, España, 1989.

¿En qué se distingue su lenguaje expresivo del de Manterola?

Desde muy pronto, algunas veces no estábamos de acuerdo en cosas. Generalmente en los proyectos nos poníamos de acuerdo o predominaba la opinión de uno. Creo que hay obras que yo no las hubiera hecho así y él obras que he hecho yo que no las hubiera hecho él. Y también él hubiera firmado muchas obras de las que yo hice y yo muchas de las que él hizo.

El Colegio de Ingenieros de Caminos entregó a Javier Manterola la distinción de Colegiado de Honor días antes de que falleciese. ¿Qué le dijo al terminar el acto?

Le felicité y le agradecí mucho que en su intervención dijese que había aprendido de mí. Le dije que más había aprendido yo de él. Hemos aprendido y crecido juntos. Empezar a ver revistas técnicas internacionales, hacer viajes para ver obras y estudiar todo lo que se hacía en Europa lo hicimos conjuntamente. Realmente creo que es uno de los valores de la oficina y de nuestro trabajo.

Su compañero reflexionó mucho en torno a la ingeniería y el arte.

Decir si la obra de ingeniería es arte o no es arte es una discusión difícil. ¿Cuál es la definición del arte? Dentro de las bellas artes clásicas no entra la ingeniería, eso está claro. Ahora, que puede

tener valores expresivos y valores que podemos llamar artísticos, puede ser.

¿Usted ha intentado buscar esos valores expresivos y buscar la belleza en sus proyectos o ha primado la funcionalidad?

Yo creo que sí, a veces he buscado valores expresivos. La funcionalidad es fundamental. Eso es una condición previa. Ahora, ¿qué hay una intencionalidad formal? Sí, la hay. En muchas de las obras hay una intencionalidad, una forma más o menos cuidada.

¿En el puente del río Lérez, en Pontevedra, logró el mayor grado de intencionalidad de todos sus trabajos?

Sí, quizá sí. Aunque en el puente de Sancho el Mayor también. En Pontevedra los contrapesos se ponen en una posición determinada y la torre en otra, lo que da lugar a que los tirantes traseros formen unas superficies en paraboloides hiperbólicos. No es exactamente buscado, pero digamos que logrado.

¿Influyó en usted la vinculación y sensibilidad de su padre con el proceso constructivo a la hora de proyectar y los laboratorios que el creó?

En nuestra oficina este tema fue siempre fundamental y es heredado de mi padre. Efectivamente, para nosotros un puente debe ser, y para ser se tiene que hacer. Y el hacerse es un elemento fundamental en el puente. Y más cuanto más grande es. Es decir, los grandes puentes colgantes están condicionados por su proceso de construcción. Por eso los procesos, la prefabricación, y ese tipo de estudios han sido fundamentales siempre en la oficina.

Carlos Fernández Casado ya hacía prefabricaciones, y ustedes continuaron esa senda, por ejemplo, con las dovelas.

Sí, mi padre hizo mucha prefabricación. Los puentes por dovelas los planteó él. Muchos otros procesos los trajimos a este país. Por ejemplo, el de cimbra autoportante, que es hacer el vano con una cimbra metálica y trasladar la cimbra al vano siguiente y en proceso evolutivo. Era una maquinaria que habían puesto en marcha los alemanes para una serie de puentes y que aquí la adaptamos a la obra que correspondió.



Estación de metro y ferrocarril Príncipe Pío. Madrid, España, 1994.



Puente de Vidalta. Ciudad de México. 2013.

¿Qué otras innovaciones trajeron a España?

Nosotros hemos estado muy abiertos a todo lo que se hizo en Europa y eso ha traído muchas cosas nuevas que hemos incorporado rápidamente.

Ya había más gente en esto, pero creo que los puentes empujados de hormigón que venían de Alemania también fuimos de los primeros en utilizarlos. Y las dovelas prefabricadas para construir voladizos sucesivos también se utilizaron con frecuencia en la oficina. También los voladizos sucesivos in situ, y, claro, los puentes atirantados, que también aparecen en ese tiempo. Hemos tenido mucha suerte en vivir una época de gran evolución y desarrollo de puentes.

¿Considera que su oficina también fue pionera en la introducción de los cálculos por ordenador?

Creo que sí. La compra del primer ordenador para una oficina pequeña fue la nuestra y nos desarrolló mucho en todos los sentidos. En el proyecto del puente de Sancho el Mayor tuvimos dos ordenadores, uno alquilado, que estuvieron trabajando varios días, noche y día.



Puente sobre el río Lérez. Pontevedra, España, 1995.

¿Cuál considera que es su obra más innovadora?

La expresión más innovadora creo que es en el puente de Sancho el Mayor. Son tres planos de cables y, en el caso de Pontevedra, los planos de compensación forman paraboloides hiperbólicos. Y eso tiene un valor expresivo importante. Pero la innovación está en muchas obras. Es gradual.

¿En qué se nota la evolución en sus proyectos?

Por ejemplo, pasar de doble cajón para un puente con el ancho de la autopista, a utilizar cajón único. Entonces los puentes de dovelas, para que pesaran poco, se hacían con doble cajón en paralelo, en cambio después, puentes igual de anchos se hicieron con cajón único, que muchas veces se hace evolutivo.

Usted proyectó dos puentes basculantes, uno en España y otro, en México. ¿Cuál es su principal dificultad?

Son proyectos complejos en cuanto a funcionalidad. Primero hay que prever todas las fases de movimiento. Y todo ello lleva un cálculo largo, pero lo más importante es la compatibilidad de movimientos de los distintos elementos móviles.

Es fundamental, además, la compensación de los pesos para que el centro de gravedad no varíe al girar el puente y se mantenga en el eje de giro. El contrapeso se llena de chatarra o de plomo para que al bascular el centro de gravedad se mantenga en su posición, como en toda estructura móvil. Son bastantes condiciones las que eso impone al funcionamiento, como el de toda estructura móvil.

Cuando Carlos Fernández Casado ingresó en la Academia de Bellas Artes aseguró que “la arquitectura no es solo volumen ordenado, es también materia que pesa”. ¿Ha sido fructífera su relación con arquitectos?

Sí, ha sido fructífera, sobre todo, en estaciones ferroviarias. Por ejemplo, la cubierta de la estación de Oviedo es una obra importante y potente. Mi relación con los arquitectos me ha gustado en obras donde el papel del ingeniero y el arquitecto está equilibrado, pero en algún tipo de obras no está equilibrado porque el arquitecto manda.

Por ejemplo, en la segunda cubierta de la Estación de Atocha, colaboré con Rafael Moneo. Tuvimos muchas conversaciones y la relación fue buena.

¿Cómo le gustaría que fuese el futuro de su empresa?



Puente Sancho el Mayor sobre el río Ebro. Navarra, España, 1978.



Doble puente ferroviario de Etxebarri sobre el río Nervión. Bilbao, España 2005.

Que continúe con la mayor armonía posible entre todos los que trabajan en ella. Creo que siempre ha sido un buen valor de la oficina. Me gustaría, si es posible, que conserve el nombre. También que en un futuro se diga de la empresa lo que se dice ahora, que mantenga sus valores. Se ha trabajado mucho y bien. Hemos sido francos con las administraciones, aunque a veces hemos chocado, pero hemos hecho las soluciones que nos han parecido más adecuadas.

¿Les han hecho ofertas para comprarla?

Sí. Una empresa pequeña como esta, que proyecta grandes obras, supone unidades excesivamente grandes de trabajo para el tamaño de la empresa. Cada vez está habiendo más concentración de trabajos. El primer valor es que siga. No está tan claro que siendo una empresa pequeña de este tipo tenga viabilidad en este momento. Parece que lo mejor sería integrarse dentro de otra manteniendo una cierta autonomía.

Me han contado que, en los descansos de la oficina en la calle Orense de Madrid, a usted le gustaba debatir.

Discutíamos a veces, sí. El debate político siempre estuvo muy presente en los desayunos y me gustaba participar. Aunque considero que escribo mejor que hablo. Siempre he pensado que me manejo mejor y me expreso mejor escribiendo que hablando.

Carlos Fernández Casado renunció a proyectar la cruz del Valle de los Caídos por principios ideológicos. ¿Usted hubiera usted renunciado a hacer esa obra?

Sí. Puesto en la misma posición, desde luego, mi intención hubiera sido la misma y siempre he aplaudido mucho la decisión de mi padre. Ahora, saber si hubiera sido lo suficientemente valiente para hacerlo o no, no lo sé.

¿Ha habido algún proyecto que usted se haya negado a hacer por motivos similares?

Creo que sí. Alguna vez hemos dejado de presentarnos por dudas a algún concurso.



Construcción del doble puente ferroviario de Etxebarri sobre el río Nervión. Bilbao, España 2005.

¿Qué mensaje trasladará cuando reciba el Premio Nacional de Ingeniería?

Las circunstancias que han condicionado mi profesión. He tenido mucha suerte con los profesionales con los que he trabajado y con el momento en que me ha tocado trabajar, que ha sido brillante, sobre todo en la construcción de puentes.

Sin embargo, esto se ha parado bastante. Puede haber nuevos impulsos, pero este momento no es tan brillante como el que me tocó a mí vivir. Ahora no hay tantas obras y ese es el problema.

Decía Carlos Fernández Casado que “el puente es un estado de ánimo en el paisaje”. ¿Qué deberíamos ser capaces de ver los usuarios de un puente para entenderlo mejor?

Ver su conjunto y la relación con el entorno. André Malraux decía que está muy bien ver los paisajes, pero que es mejor transformarlos. Esto me parece un poco bárbaro. Quiero decir que no siempre, pero que, a veces, la humanización del paisaje es importante. La bahía de San Francisco no sería lo mismo sin el Golden Gate y ocurre con otros puentes, como los del Sena en París.

¿Usted considera que un puente humaniza el paisaje?

No siempre, pero sí con frecuencia. Humanizar el paisaje puede ser uno de los valores del puente.

Julio Martínez Calzón afirmó en esta revista que un puente no se puede integrar en el paisaje, sino que crea un neopaisaje.

Yo creo que se puede integrar. Ahora, unas veces se integra bien y otras no. El paisaje cambia como cuando plantamos un árbol. No creo que sea un neopaisaje, sino un paisaje transformado.



Leonardo y Teresa, su esposa, en Siete Picos. Sierra de Guadarrama, Madrid.



Leonardo Fernández Troyano en su casa de Cercedilla, Madrid. ©Luis de las Alas.

¿Cómo ha sido su proceso para buscar las soluciones de un proyecto? ¿Trabajaba por intuiciones?

Yo creo que no siempre han sido iguales, depende mucho del lugar. Hay que empaparse de él y empezar a dibujar. Hay que tener la topografía, los perfiles y estudiar el lugar, físicamente, por planos, fotografías o lo que se tenga.

Puede ser que la solución venga a través de una intuición, o puede ser más deductiva. Depende de los problemas que se presenten. Yo creo que la forma es muy variable. No he seguido una forma única de trabajar.

¿Entonces no ha seguido un patrón para proyectar?

Mi patrón para proyectar es el lugar, eso lo podría decir. Y los lugares son muy distintos. Hay que buscar la obra más adecuada para ese lugar, que para unos puede ser una y para otros puede ser otra.

Leonardo, ¿Al final del camino de la vida qué cree que hay?

No lo sé.

¿Le inquieta?

No. Cada vez menos.

¿La política y el devenir del país le inquietan?

La política sí, claro que me inquieta. Y la situación política es lo que más me inquieta.



El puente atirantado es el puente por excelencia del siglo XX

A Miguel de Unamuno le dolía España, ¿a usted qué le duele?

Me duelen todas las guerras que hay en este momento. Cuando veo informaciones sobre las guerras lo paso mal.

Su padre le llevó de niño a ver obras y luego trabajaron juntos, y eso mismo ha hecho usted con Lucía, su hija ingeniera de caminos.

Si, más o menos es lo mismo. Lucía pensó en estudiar caminos desde muy pronto y cuando terminó se incorporó a la oficina. He tratado de transmitirle mi conocimiento de los puentes, no como una enseñanza concreta, sino como todo un proceso de conocimiento. No sé si lo he hecho bien, pero eso es lo que he intentado.

¿Qué recuerda de su padre en esta casa?

Mi padre aquí estaba muy a gusto. Lo recuerdo siempre trabajando en unas cosas y en otras. Trabajaba sentado en esa ventana o en un sillón, pero siempre estaba trabajando. En una época también trabajó mucho en el jardín arreglando los taludes o toda su orografía y también lo pasaba muy bien. Es decir, que aquí ha sido muy feliz, luego se trasladaron a la otra casa, aquí al lado, pero siguió viniendo mucho.

En esta sierra de Guadarrama también conoció a su compañera de vida y la madre de sus 5 hijos.

Sí, la conocí esquiando en el puerto de Navacerrada, los dos fuimos siempre muy esquiadores.

El libro Pasos Históricos de los Pirineos es fruto de muchos viajes y caminos recorridos durante casi 10 años con su esposa Teresa.

Sí, es un libro, como ya digo en la dedicatoria, que debíamos haber firmado juntos, pero no pudo ser, no pude preguntárselo; y en el de Guadarrama, que nos llevó unos 8 años hacerlo, igual. Todas las excursiones las hicimos juntos. Mi mujer andaba muy bien y le gustaba mucho.

Teresa era farmacéutica, ¿cuál es la valencia del amor?

No lo sé... Casi me inclino más a pensar que el valor de la pareja es el que es fundamental. La relación de pareja no es solo el amor romántico que todos conocemos.

Siente añoranza...

Sí. Lo peor que le puede pasar a una persona en la vida es la pérdida de su pareja. Esa pérdida se sigue notando siempre.