

Proclamación como Academiae Dilecta de la empresa Ferrovial

SALUDO PROTOCOLARIO.

Hoy es un día de Fiesta para nuestra Real Academia de Ingeniería, porque festejamos los logros de una empresa, Ferrovial, en la que, si no me equivoco, nunca se pone el sol. Con su nombramiento como Academiae Dilecta, estamos reconociendo ciertamente una admirable trayectoria que ya ha cumplido 60 años en un Acto que nos dará también la oportunidad de reflexionar muy brevemente desde la perspectiva de la Ingeniería, acerca de nuestro pasado y de lo que debería ser nuestro futuro.

La Historia de las infraestructuras y de la construcción, es parte sustantiva de la milenaria Historia de nuestro país y por eso Ferrovial forma parte de la Historia española contemporánea.

España no habría podido ser lo que es, que es mucho y será todavía más, si hace dos mil años los romanos no nos hubiesen gobernado, -en dos ocasiones con emperadores nacidos en Andalucía: Trajano y Adriano, un genio que, en palabras de Marguerite Yourcenar, hablaba latín con acento andaluz-, y nos hubiesen legado construcciones que hace tiempo dejaron de ser funcionalmente útiles pero cuya belleza y significado ha contribuido decisivamente a su conservación. El Puente de Alcantara, bautizado por los árabes con su redundante nombre, el Acueducto de Segovia, las calzadas romanas que hoy son patrimonio de la Humanidad y que ayer fueron caminos primero de conquistas y luego de reconquistas, están en los antecedentes de una Historia que tras el paréntesis de mis bárbaros antepasados prosiguió con la dominación árabe, que aun siendo menos constructores nos legaron un saber científico y unas arquitecturas inigualables como son la Alhambra de Granada o la Mezquita de Córdoba. Vinieron después épocas de oscuridades medievales que casi por azar se alimentaron con los frutos, a veces ensangrentados, que provenían del recién descubierto continente americano. Aquellos fueron tiempos de construcción de catedrales, de espacios en su origen divinos que hoy tienen otras finalidades. El Renacimiento después nos trajo una Ilustración, que con muchas dificultades, se fue abriendo camino entre nosotros. Eran tiempos inquisitoriales poco propicios a la comunicación y al progreso. Y en este vertiginoso recorrido por nuestra Historia, llegamos al siglo XIX. Y a 1802 donde un ilustrado Agustín de Betancourt, crea la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y más adelante Puertos, a imagen de la prestigiosa Escuela francesa de Ponts et Chaussées en la que él había completado su formación en la Escuela madrileña de Bellas Artes. Que no pase desapercibido, por cierto, el significado de las denominaciones en ambas Escuelas. A la de Francia, un país que cuenta con abundancia de agua, se la denominó "École des Ponts et Chaussées", de puentes y calzadas, porque el país necesitaba puentes para cruzar los amplios y caudalosos ríos. En nuestro país también necesitábamos caminos (para atender a

los caminantes...) pero sobre todo andábamos escasos de agua y por eso sustituimos los Canales por los Puentes. Y más adelante les añadimos los Puertos que tan importantes son y han sido para nosotros.

Ferrovial nació en los años 50 del siglo pasado y proviene de una importantísima tradición, más que centenaria, que ha tenido personalidades extraordinarias como, -por citar solo unos pocos-, Lucio del Valle, Pablo Alzola, Sagasta, Ildefonso Cerdá, Saavedra, Torres Quevedo, que siendo ingenieros de caminos, canales y puertos fueron mucho más. A ellos y a tantos otros, debemos la creación de infraestructuras que han sido esenciales para nuestro país: los ferrocarriles se iniciaron con la concesión Barcelona-Mataró, aunque ya antes, en Cuba, la ingeniería ferroviaria española había dejado su huella ultramarina. Poco a poco los caminos de los caminantes se fueron haciendo carreteras por las que circulaban carretas y que mejoraron las comunicaciones terrestres antes de hacerse vías alfombradas por los que transitaban los coches americanos primero, los europeos después, hasta que aprendimos a fabricarlos nosotros también. Los puertos también se fueron modernizando. Y los abastecimientos de agua y el saneamiento de las ciudades mejorando la cantidad y calidad de vida de los españoles. Las obras reales del siglo XIX se hicieron Obras Públicas, obras de todos. Y en tiempos de la dictadura de Primo de Rivera, -lamentablemente a las Obras Públicas le sientan muy bien las dictaduras-, se hicieron planes de carreteras muy ambiciosos y el sector de la energía hidroeléctrica, con el épico aprovechamiento de nuestros ríos, tuvo un impulso decisivo, que aún hoy estamos disfrutando. Y que no solamente generó energía sino escritores de primerísima fila como Juan Benet, cuya trayectoria profesional fue tutelada por un ilustrado ingeniero, D. Pablo García-Arenal, hijo de Concepción Arenal, que dirigió MZOV primero, y Cubiertas y MZOV después.

Y llegó nuestra incivil guerra y después vino la calma que no la paz. Y el nacimiento de las empresas de construcción. Primero, el atisbo que fue Hidrocivil con José Ribera al frente. Mucho más importante fue la creación de Entrecanales y Távora, con una personalidad excepcional, la de Don José Entrecanales, constructor, empresario y gran profesor de la Escuela, que al jubilarse dividió su asignatura para que se ocuparan de ella nada menos que Jiménez Salas en Geotecnia y Eduardo Torroja en Estructuras, decisión que fue el origen de las espléndidas generaciones de ingenieros geotécnicos y estructuralistas que ha dado este país. Y se creó Dragados con otro ingeniero de caminos excepcional, Antón Durán. Y Agroman, con José María Aguirre, constructor, profesor y banquero que tanto tuvo que ver con el Metro de Madrid. Y el Huarte de D. Félix Huarte felizmente rescatado en su agonía por Juan Miguel Villar Mir, y que es la H de su imperio OHL, en el que la L de Lain nos reconduce al personaje excepcional que está también hoy virtualmente con nosotros, Rafael del Pino, el patriarca que en época de miserias posbélicas tuvo la visión de iniciar una empresa, Ferrovial, auténticamente perdurable, que ha cumplido ya 60 años y que tiene por vocación llegar a centenaria.

Son realmente muchísimas las empresas constructoras que se han ido creando en este país y muy pocas las que perduran. Y Ferrovial es, al respecto un paradigma. ¿Y por qué ha sido así? ¿Por qué son tan pocas las empresas que nacen para perdurar? Su capacidad para evolucionar, ha sido sin duda decisiva. Darwin lo podría explicar muy bien si estuviese entre nosotros. Ser más grandes, sí, pero la perdurabilidad no es tan sólo cuestión de tamaño, sino asimismo de agilidad que muchas veces suele ser concepto incompatible con el de dimensión. Se necesita mucha cintura y Ferrovial ha demostrado tenerla. Se necesita ampliar horizontes y tener recursos humanos y financieros para poder competir en unos territorios en los que rigen unas reglas de juego bien diferentes de las que han sido las nuestras.

La internacionalización está en los genes de la ingeniería, que es felizmente el sustrato, en el que se han cimentado las constructoras españolas. No es, por ello, casualidad que numerosos ingenieros de caminos, y Rafael del Pino Calvo-Sotelo es un referente, gobiernen y trabajen en estas empresas en las que, por cierto, están representadas todas las profesiones que conforman nuestra Real Academia. Es momento para recordar aquí a nuestro añorado Leopoldo Calvo-Sotelo, un ingeniero de caminos ilustrado, culto, magnífico escritor y que llegó a ser Presidente del Gobierno de España en un momento particularmente complejo, lo que no le impidió preservar el magnífico sentido del humor que le caracterizaba. Aquí en la RAI le nombramos Académico de Honor y seguro que desde el más allá, nos estará observando sonriente y satisfecho.

La ingeniería no tiene fronteras y la construcción y las organizaciones sustentadas en ella tampoco. Ferrovial es un ejemplo relevante de internacionalización, de los que hay precedentes que no debemos olvidar. Sólo un par de ejemplos. Agustín de Betancourt, con 50 años, que eran muchísimos años por aquel entonces, fue requerido por la ilustrada y poderosa Corte de San Petersburgo y acabó siendo el equivalente a Ministro de Obras Públicas del Zar Alejandro II. Su cuerpo yace bajo un hermoso mausoleo en la ciudad a la que dedicó los últimos quince años de su existencia.

Hacia el año 1912, Leonardo Torres Quevedo, otro gran ingeniero de caminos, inventor de tantas cosas, lideró la adjudicación a un grupo de inversores vascos del transbordador del Niágara, obra excepcional que aún hoy se utiliza para salvar los 500 metros de distancia entre las dos orillas en la genial barquilla a la que todavía se le conoce con el nombre de "Spanish Aerocar". Es, por cierto, emocionante releer las cartas que su hijo Gonzalo, también ingeniero de caminos, desplazado a pie de obra durante los dos años que duró la construcción del transbordador, escribía a su padre informándole de los progresos de la obra y solicitándole su opinión para resolver los problemas a los que se tenía que enfrentar, comunicándose mediante un sistema de claves acordado para poder recibir rápida respuesta por el tartamudeante telégrafo que había instalado en la caseta de obra.

Son muchas las formas de ser ingeniero de caminos. Lucio del Valle dejó su huella imperecedera de ingeniero en el Madrid decimonónico. Pablo Alzola fue Alcalde de Bilbao. Sagasta un destacado presidente de Gobierno. Leopoldo Torres Quevedo un excepcional inventor. José María Aguirre presidente de Banesto. De José Entrecanales ya hemos hablado y de Leopoldo Calvo Sotelo nada tenemos ya que recordar. Hemos tenido un Premio Nobel de Literatura, como Echegaray, y un excepcional escritor, Juan Benet. Un Ildefonso Cerdá que es la personalidad más relevante del Urbanismo moderno, a pesar de no haber tenido en la Escuela formación específica al respecto. De manera que, desde sus inicios, la sólida formación de los ingenieros de caminos, que no ha cambiado demasiado, exigía una gran capacidad de trabajo que les permitía superar los obstáculos, gracias a las importantes dotes de disciplina y de honestidad con las que se preparaban para enfrentarse a unos desconocidos retos profesionales.

Hace años, cuando los banqueros japoneses pensaron en implantarse en España, decidieron que los ingenieros eran profesionales muy adecuados para trabajar en sus organizaciones. Seguramente habían observado que en nuestras Escuelas nos enseñaban a resolver problemas a partir de datos insuficientes, sin atascarnos por ello, como puede ocurrir en profesiones "más científicas". Por eso la ingeniería, que es una ciencia cuando se enseña y un arte cuando se practica, se asemeja a la vida que también es el arte de tomar decisiones acertadas a partir de datos insuficientes. Hace años, en tiempos cada vez más remotos, para ingresar en la Escuela de Ingenieros de Caminos, había que superar un examen muy exigente. Lo recuerdo para exponer una de las bromas que se refieren a nosotros. Cuentan que tres brillantes profesionales, uno abogado, otro economista y el tercero ingeniero de caminos debatían apasionadamente cuál sería la profesión de Dios. El primero argüía que siendo las leyes las que rigen el mundo, Dios tenía que ser abogado. El economista, a su vez, consideraba que siendo la economía el motor del mundo, Dios sería economista. Y los dos al unísono le preguntaron a nuestro compañero: *"y tú dirás que Dios es ingeniero de caminos"*, a lo que respondió: *"si pasó el examen..."*

Hoy Rafael del Pino Calvo Sotelo y tantos compañeros que trabajan junto a él en la Ferrovial que estamos festejando, son y tienen que ser ingenieros y abogados y economistas, y seguramente sociólogos, psicólogos, y en ocasiones psiquiatras. Y deben dominar idiomas para ejercer en complejas tareas para las que no se habían formado en la Escuela. Lo que nos recuerda la desdichada expresión: "Acabar la carrera" o "Acabar los estudios" porque es precisamente cuando se concluye la época de la Escuela cuando comienza de verdad la carrera, muchas veces de obstáculos. Y, por otra parte, los estudios no se acaban nunca y tras los largos y exigentes años de formación en la Escuela, el ingeniero se pasa toda la vida estudiando y aprendiendo. Porque lo que realmente caracteriza a un ingeniero no es tanto lo que sabe sino la capacidad que tiene para aprender, si tiene la fortuna de integrarse en organizaciones que como Ferrovial promueven el conocimiento, la creatividad y la innovación.

Permítaseme llegado a este punto, desde este adecuadísimo púlpito que tengo el privilegio de ocupar, hacer un elogio de lo que entre todos y con Ferrovial en lugar muy destacado, hemos hecho por las imprescindibles infraestructuras de este país, que ha prosperado enormemente en las últimas décadas gracias a las de todo tipo que hemos construido en un entorno profesional realmente pluridisciplinar. Infraestructuras construidas, por otra parte, a unos costes extraordinariamente competitivos, que es lo que nos está permitiendo competir internacionalmente con tanto éxito. No es el exceso de infraestructuras, como algunos nos quieren hacer creer, el responsable de la devastadora crisis que nos asola, y que acabará antes gracias a que este país cuenta, habiendo aprovechado muy bien las aportaciones económicas europeas, con una moderna red de infraestructuras proyectadas y construidas para que duren más de 100 años.

"Memoria soy de quien me construyó", es una acertada frase que acuñó José Saramago en su *"Viaje a Portugal"* que podemos aplicar a las infraestructuras. Porque su construcción tiene un significado muy profundo y es manifestación del orden de valores que presiden una época y porque son imagen del saber y de la sensibilidad de quienes promovieron, concibieron, construyeron, operan y mantienen las infraestructuras construidas para todos. Y el imprescindible renacimiento que necesita nuestro país llegará antes debido precisamente al espléndido capital de conocimientos y experiencias que acumulamos los profesionales y a la actitud de superar fronteras, sabiendo como sabemos, que nuestra experiencia y nuestros conocimientos son muy necesarios en muchos lugares del mundo.

Permítaseme también llegado a este punto preguntarme si, con carácter general, el cúmulo de experiencias acumuladas también por la ingeniería española está siendo adecuadamente reclamado en la internacionalización de las empresas constructoras. Si el conocimiento, la creatividad y la innovación se están valorando suficientemente en la elección de colaboraciones para desarrollar proyectos y acceder a concesiones, en las que no solo el coste de la obra sino también los costes de mantenimiento asociados a una buena concepción en la fase proyectual, están siendo suficientemente valorados y no se cae en la contradicción de situar el coste mínimo de la ingeniería como factor relevante de su contratación. Una cuestión relevante porque puede limitar las aportaciones de la ingeniería y su progreso.

Tras este breve paréntesis, volvamos a nuestra celebración y conjurémonos para que volvamos a reunirnos, muchos de nosotros, desde las brumas de la eternidad, para festejar el centenario de Ferrovial allá por el año 2.050. Porqué habrá celebración, porque Ferrovial perdurará. ¿Y cómo será la Ferrovial centenaria? No será desde luego la misma pero en lo esencial tampoco será muy diferente. Estará abarrotada de ingenieros de muchas especialidades y con conocimientos muy amplios que harán buena la frase que el descreído Saramago escribió también en su *"Viaje a Portugal"*:

“Todo es posible, pero hay una cosa que no lo es: no llegarán a desaparecer del todo y para siempre los hombres grandes, prudentes y de alma elevada, que construyen en honor a Dios monumentos eternos con los que se embellece la tierra y el hombre alcanza una vida mejor y más fácil. Si esos hombres desapareciesen, significaría que el amor de Dios se habría extinguido y borrado del mundo”.

Hoy con este Acto se inicia una colaboración de nuestra admirable Ferrovial con nuestra Real Academia de Ingeniería. Ambas llegarán a centenarias. Y juntos, con otras muchas organizaciones y muchos compañeros de las hermosas profesiones que forman parte de la Academia, tendremos muchas cosas por decir y por hacer y las diremos y las haremos, para conformar un futuro que siendo el de la Ingeniería será el de todos.

Muchas gracias por su atención.