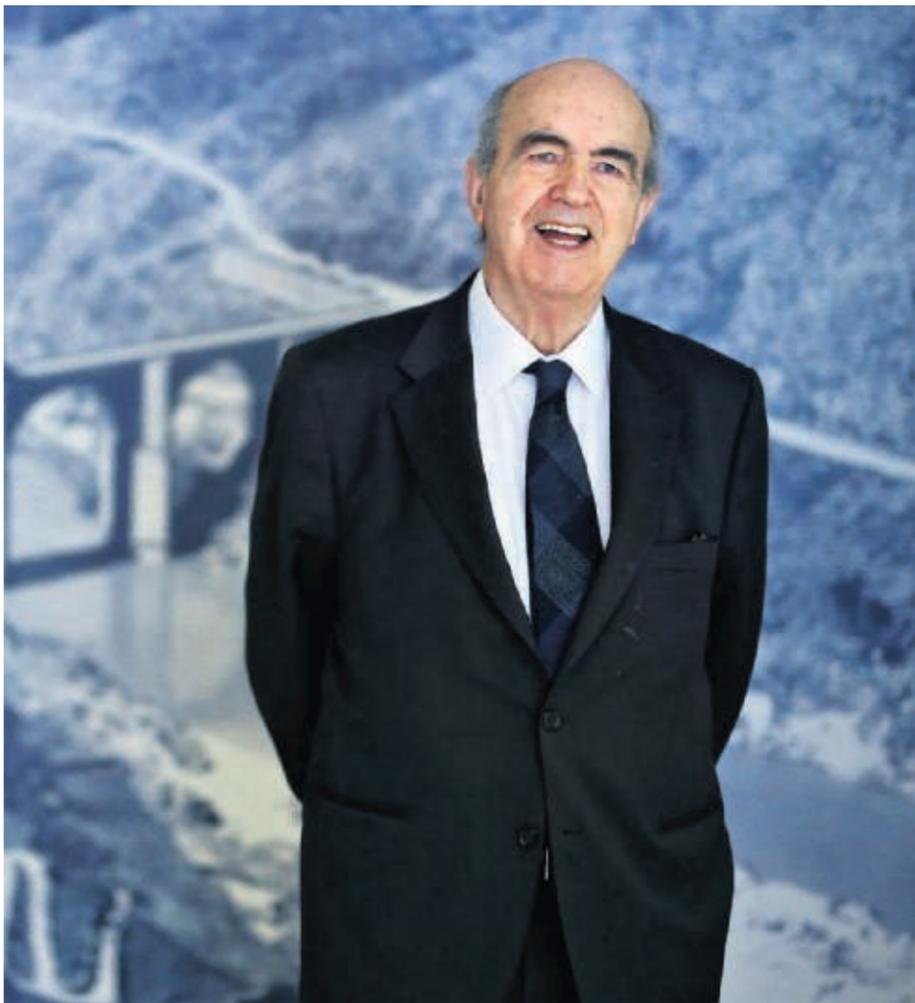


Puente de la Constitución de 1812 (Cádiz) durante su construcción. Debajo, su autor, Javier Manterola. ÁLVARO GARCÍA



Javier Manterola

“La buena ingeniería se hace bajo presión, sin adorno”

Un libro y un documental repasan la trayectoria del autor de algunos de los puentes más importantes de la historia reciente, entre ellos el de la Constitución de 1812, en la bahía de Cádiz, el más largo de España

POR DAVID BESTUÉ

Javier Manterola Armisén (Pamplona, 1936) es uno de los grandes ingenieros españoles. Su última obra es el puente de la Constitución de 1812 en la bahía de Cádiz, el mayor del país, con 540 metros de luz en su tramo central. Aprovechamos la reciente publicación del libro y documental *Javier Manterola. El oficio de ingeniero*, publicado por el Círculo de Bellas Artes de Madrid, para charlar con su protagonista.

PREGUNTA. La mayor parte de su vida profesional ha discurrido en la oficina de Carlos Fernández Casado. Este ingeniero defendió la necesidad de la austeridad y lo estricto en sus obras, a diferencia del posicionamiento más creativo de Eduardo Torroja. ¿Su obra es una síntesis de la de estos dos ingenieros?

RESPUESTA. Es posible que yo sea un punto intermedio. Fernández Casado fue mi profesor y mi jefe, pero también he sido un gran admirador de Torroja, un ingeniero con un talento extraordinario. Ambos defendían una suerte de metafísica y trascendencia en sus obras. Hablar de la verdad estructural de los puentes en los años treinta era un posicionamiento contra todo lo anterior. Yo, en cambio, no creo en esa búsqueda de una supuesta pureza. Me siento mucho más físico que metafísico.

P. La inauguración del puente de Barrios de Luna el año 1983, un puente atirantado de hormigón armado de 440 metros de longitud, le convirtió en uno de los ingenieros más prestigiosos del país con apenas 40 años. ¿Cuál cree que es su aportación en el ámbito de las estructuras desde entonces?

R. Durante la construcción de Barrios sufrí mucho. Veía la otra orilla y pensaba, ¿cómo voy a llegar allí? Pero esa tensión, ese atreverse a ir más allá, no saber cómo lo vas a hacer pero hacerlo, es lo heroico de la ingeniería. Toda la buena ingeniería se ha hecho bajo presión, sin adorno, porque el adorno pesa. Yo soy ortodoxo con lo resistente, pero a lo largo de mi carrera he intentado investigar tipos estructurales nuevos a base de reinterpretar estructuras clásicas. El puente de Euskalduna en Bilbao, por ejemplo, es una celosía curva que trabaja a torsión y flexión, una estructura única en el mundo.

P. El puente del AVE sobre el río Ebro es una viga en celosía cerrada de hormigón pretensado. En su libro usted usa el concepto de penetración al describir el modo en el que el tren entra en la estructura, lo que parece remitir a cierta connotación sexual, ¿es así?

R. Claro, tiene un concepto sexual completo. Cuando proyecto tengo en mente 200.000 ideas, que son las que me han construido como ingeniero. No es una ocurrencia, sino un legado que llevo encima y que tiene que ver con mi vida o con mi pasión por el arte y la música.

P. También ha trabajado con muchos arquitectos como Rafael Moneo o Sáenz de Oiza, para quien calculó Torres Blancas.

R. Sí, pero yo prefiero la libertad cuando proyecto mis puentes. Muchas veces los arquitectos nos ven como alguien que soluciona sus problemas. Pienso en el pabellón puente de Zaha Hadid en Zaragoza. A mí me

gustó su proyecto, pero, a la hora de la verdad, para construirlo, tuvo que contar con un gran equipo de ingenieros y ocultar la estructura original. Eso no me gusta porque creo que le quita autenticidad a la obra.

P. Llegamos al puente de Cádiz. El más grande de su carrera. En cambio, apenas aparece en el libro y se refiere a él sin gran entusiasmo.

R. Lo aprecio muchísimo y es original, pero quizás no me ha hecho sufrir lo que otros puentes. El esfuerzo a veces no tiene relación con el tamaño. Recuerdo puentes muy pequeños porque me han costado sangre, sudor y lágrimas.

P. En el libro comenta que la gente solo ve la ingeniería como algo utilitario, pero en estos últimos años también se ha erigido como un ejemplo de mala planificación y corrupción.

R. En las obras se mueve mucho dinero y las personas corruptas ven una oportunidad allí para enriquecerse, pero eso no significa que la ingeniería sea una profesión corrupta. Siempre me he mantenido al margen de todo eso. Para mí un puente es un problema resistente y mi tarea es resolver ese problema. Si el puente va a unir dos pueblos o si va a costar más o menos, eso no me afecta.

P. ¿Ha construido puentes que no fueran necesarios?

R. No lo creo, pero sí que he evitado que se construyeran. Hace años me pidieron que hiciera una pasarela en la desembocadura del río Urdai-bai, en Bizkaia, y yo les dije que si lo hacía nos cargábamos el lugar. Al final nunca se construyó y todavía hoy me lo agradecen.

P. Los ingenieros más relevantes del país, como Juan José Arenas, Julio Martínez Calzón o usted mismo, comenzaron a trabajar en los años sesenta y han mantenido su hegemonía hasta la actualidad. ¿No teme que su generación haya frenado la progresión de ingenieros más jóvenes?

R. Soy de la promoción de 1962, y los que nos formamos entonces hemos acabado teniendo puestos relevantes en el ámbito de la ingeniería, pero también en el seno de las constructoras y de la política. El boom constructivo de los sesenta nos permitió trabajar mucho, adquirir experiencia, y el resultado es que actualmente la ingeniería española es buena, buena internacionalmente. Respecto a lo del relevo generacional, pues no sé. Con los años que llevo de profesión debería haber tenido chavales que me mordieran para quitarme del medio, y no ha ocurrido.

P. Hace años se refería al uso de nuevos materiales sintéticos como una revolución en el ámbito de la ingeniería. Se han construido pasarelas y puentes, pero el uso de ese tipo de materiales no se está generalizando.

R. Es cierto, pero el germen del cambio está allí. La aparición del hierro o del hormigón lo cambió todo en la arquitectura y la ingeniería, pero el de los nuevos materiales está por ver. A mí ya no me ha dado tiempo de trabajar con ellos.

P. ¿Cree que sus obras simbolizan una época?

R. Eso no es algo que me toque decir a mí, pero ojalá. Lo que he hecho es intentar poner al límite la técnica de mi momento, y ese es el motor fundamental del ingeniero.