“Yo tengo la impresión de que aún hoy una mujer tiene que demostrar en el trabajo todos los días que vale tanto como un hombre, y ojo, yo no reivindico que la mujer valga más que el hombre, sino el derecho de la mujer a la mediocridad, igual que disfrutan de él los hombres”.

ROSARIO MARTÍNEZ VÁZQUEZ DE PARGA

ESPECIALISTA EN PATRIMONIO DE OBRAS PÚBLICAS

¿Por qué eliges Caminos? ¿Por antecedentes familiares, porque te parecía un reto y con más razón siendo mujer en aquella época en que tan pocas mujeres había en la Escuela…? Recordemos que la primera egresada, Carmen de Andrés, terminó tan sólo 7 años antes que tú.

En mi familia imperaban tres profesiones desde hacía generaciones: médicos, licenciados en Bellas Artes y algún que otro abogado, pero que yo sepa no hubo ningún ingeniero de caminos. A los 17 años yo tenía curiosidad por muchos campos, tanto me gustaba la filosofía como las matemáticas, es decir, que no tuve eso que se llama una “vocación temprana”. No sé, acaso por aquello de la rebeldía juvenil opté por una carrera poco ‘femenina’ para los estándares, o prejuicios, de aquella época. Lo cierto es que una tarde, tras dudar entre Teleco y Caminos, me decidí por lo segundo porque me resultó más fácil el proceso de matricularme.



Junta Directiva de la Asociación de Ingenieros de Caminos celebrando el centenario (1903-2003)



De tu paso por la Escuela, ¿qué destacarías?

La mayor fortuna para quienes estudiamos en aquellos años, a mi juicio, fueron los profesores. Eran, no sólo profesores, sino la mayoría de ellos grandes profesionales. Quiero decir que aunque unos transmitían sus enseñanzas mejor que otros, como ha ocurrido y ocurrirá siempre, todos eran 'especialistas' en lo suyo y estaban al día, justamente por su ejercicio profesional simultáneo. Ahora para ser profesor debes dedicarte casi en exclusiva a escribir artículos, a dar clases… y no necesitas ninguna experiencia de campo, ningún bagaje profesional. A mí me parece un error, pues con este sistema el título académico deviene únicamente formativo y no tanto preparativo para el ejercicio de una profesión tan práctica como la nuestra. Por otra parte, y por hacer una crítica a la enseñanza en la Escuela a finales de los setenta, diré que con el enfoque de aquel plan de estudios probablemente se erraba el tiro: a más de no tratarse de una pedagogía moderna, se fomentaba no tanto el aprendizaje de aptitudes como el de fórmulas matemáticas, por así decir. En cuanto a profesores, sin duda Eugenio Vallarino era el arquetipo de lo que Emilio Lledó denomina "buen maestro" (*): te contagiaba su entusiasmo, su amor por las presas. Pero había muchos otros: Clemente Sáenz Ridruejo, Manuel Elices, José Antonio Fernández Ordóñez… Aunque algunos no comunicaban especialmente bien su asignatura, te transmitían otros valores morales, vitales. Era el caso de Antonio Angulo o Javier Goicolea. Por último. Había también quien te transmitía buenas enseñanzas y valores más discutibles. De estos no te daré nombres, obviamente.

Aquellos años setenta coinciden con la Transición, un periodo de especial efervescencia cultural, política… ¿Cómo se vivieron en la Escuela?

En los setenta se vivía un ambiente general de protesta, aunque quizá nosotros nos dedicábamos más al estudio que nuestros colegas en Derecho o Filosofía, que participaron más en las revueltas. Aun así se creó la Asociación Cultural Caminos, foco de nuestra participación en pro de las libertades. Hay que tener en cuenta que la dirección de nuestra Escuela estaba muy apegada al régimen y nos sentíamos muy desamparados. No obstante, hubo profesores como Clemente Sáenz Ridruejo y José Antonio Fernández Ordóñez que nos servían de escudo y nos ayudaron a realizar actividades desde la Asociación Cultural: cinefórum, fotografía, teatro… El panorama cambió cuando accedió a la dirección Enrique Balaguer, que trajo aires nuevos de libertad para los estudiantes. La Escuela pasó a ser protagonista del cambio, fue el inicio de la llamada "movida" con el concierto homenaje a Canito (**). Madrid pasó a ser una fiesta y la Escuela de Caminos uno de los locales para celebrarla. La renovación se produjo también en el claustro, con la incorporación de los 'penenes' (PNN, Profesor No Numerario), en su mayoría jóvenes.

Como decíamos anteriormente, tú eras una de las pocas alumnas en la Escuela. ¿Cómo viviste tu condición de mujer entre tanto hombre?

En efecto, aunque en primero de carrera nos habíamos matriculado varias, sólo nos licenciamos finalmente dos mujeres, Rosa Arce y yo. En general puedo decir que salvo contadas excepciones —algunos profesores, algunos compañeros—, me sentí siempre arropada, querida y como uno más. Pero es cierto que en aquellos años el "techo de cristal" en las carreras técnicas era aún más infranqueable que hoy. Recuerdo las primeras reuniones profesionales, en las que ser chica y joven era todo un hándicap. Me veía obligada a mil argucias para que los asistentes dejaran de mirarme y pasaran a escuchar mis ideas, que generalmente juzgaban con condescendencia poco factibles y luego, las más de las veces se las apropiaban. Tengo la impresión de que aún hoy una mujer tiene que demostrar en el trabajo todos los días que vale tanto como un hombre, y ojo, yo no reivindico que la mujer valga más que el hombre, sino el derecho de la mujer a la mediocridad, igual que disfrutan de él los hombres. Me explico. En 1988 *El País* tuvo a bien publicarme una Carta al Director titulada "La asociación de ingenieras y arquitectas" (***). En ella escribí lo que sigue, que desgraciadamente siento tan actual, treinta años después: «Quiero con estas líneas manifestar que llevo a gala no pertenecer ni querer alistarme en ninguna asociación que tenga un



carácter sexista, como la sociedad de técnicas recientemente creada. No admito agrupaciones cerradas a un determinado sexo, y me parece tan escandalosa una sociedad gastronómica vasca, coto cerrado de hombres, como una asociación del tipo de la anterior, de fines confusos y que únicamente está formada por y para mujeres. Vivimos en una sociedad que por costumbres e historia, desgraciadamente, es marcadamente machista, especialmente en campos como en el de nuestra profesión. Esto es un arma de doble filo: por una parte, se nos cuestiona nuestra competencia por el hecho de llevar faldas. Se nos exige el todo o nada; es decir, que demostremos que somos las mejores para poder tener un reconocimiento profesional. Desde aquí reclamo el derecho a la mediocridad del que goza y ejerce gran parte de la plantilla de técnicos de al menos este país, que es el que tengo más cercano».

A propósito de todo esto, recientemente en el pliego de licitación de una obra pública se primaba con 5 puntos a aquellas empresas que ofertaran como jefe de obra a una mujer. Hay quien piensa que esto contribuye a que a la mujer no se le valore por su capacidad, sino por su mera condición de mujer, y hay quien defiende esta discriminación que entienden como positiva y necesaria. ¿Qué opinas?

Pienso que el debate debería centrarse no tanto entre hombre y mujer, sino en la inclusión de la diversidad; en efecto, aunque algunas mujeres sufren discriminación en determinadas situaciones, también la sufren otros grupos de personas desfavorecidas por prejuicios étnicos, sociales, etcétera. A mi entender el problema no se debería polarizar en la relación hombre-mujer. Se trata de educar en la integración, lo que requiere plazos dilatados. Dicho esto, tampoco creo que se vaya a solucionar el problema en nuestro sector con pliegos de licitación como el que mencionas, pero cualquier acción que tienda a facilitar el acceso de todos, bienvenida sea.

Repasemos ya tu trayectoria profesional. De 1981 a 1986 eres profesora auxiliar en la cátedra de Estética e Historia de las Obras Públicas con José Antonio Fernández Ordóñez. ¿Por qué no continuaste la carrera docente?

Ya en 5º de carrera empecé a colaborar con una cátedra, la de geotecnia, primero sin cobrar y luego con una beca Uralita de "dos reales", como se decía antaño. De esta experiencia no puedo hablar muy bien, pues nadie se preocupó de enseñarme nada, salvo un doctorando chileno que fue la única persona en aquel laboratorio que compartió conmigo su tiempo y algunos saberes. Lo dejé e hice memoria: ¿qué profesor me podía abrir nuevas vías? Inmediatamente pensé en José Antonio y no me equivoqué: fueron unos años fascinantes en que aprendí mucho y mis opiniones se escuchaban, en que las clases y el trabajo de campo con los alumnos se conjugaban felizmente… En cuanto a no haber seguido la carrera docente imagino que tiene mucho que ver con que soy un "culo de mal asiento" y que me horrorizaba pensar en un futuro en el que los alumnos hicieran siempre las mismas preguntas, cometieran las mismas faltas de ortografía en los trabajos y que la tarea cada día se fuera haciendo más monótona… Era momento de salir del nido.

Acabas de subrayar que trabajar con José Antonio era fascinante. En realidad, ha sido de los pocos profesores que de verdad hicieron 'equipo' en una disciplina casi virgen, la valoración patrimonial de la obra pública, más allá de algún antecedente ilustre como el de Carlos Fernández Casado.

Es cierto, antes y después de José Antonio ha habido focos aislados, compañeros que han desarrollado y desarrollan una gran labor, pero cualesquiera que sean sus razones, no pretenden crear equipos. En el caso de José Antonio coincidieron dos condiciones particulares: su carácter esencialmente socrático y que cuando se persigue un objetivo —cual era la reivindicación del patrimonio de obras públicas—, sólo es posible con la creación de un equipo bien formado.



En muy poco tiempo hicisteis una labor de catalogación realmente extraordinaria: presas y canales anteriores a 1900, puentes de León anteriores a 1936…

Sí que hicimos una labor de catalogación notable. En ella participaron, con nuestra supervisión y guía, los alumnos de la asignatura, con un trabajo de curso. Esta forma de proceder supuso la inclusión de algunos errores en la catalogación —en verdad pocos fueron de bulto—, pero fue una labor que supuso una primera protección del patrimonio, pues la mera inclusión de una obra en el listado de un catálogo editado la revestía automáticamente de una 'respetabilidad', de un cierto grado de protección frente a tentaciones constructoras poco escrupulosas.

También en aquella época, en 1986, se crea el Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (CEHOPU), que desde hace años vive —o sobrevive— en estado de hibernación. Tampoco se edita ya la revista *Ingeniería y Territorio*, la colección Ciencias, Humanidades e Ingeniería (CHI)… ¿A la profesión ya no le interesa tanto reivindicar su legado, conocer su pasado?

Por partes. Cuando se crea el CEHOPU, a instancias entre otros de José Antonio, que era una personalidad con capacidad de influencia en las más altas esferas, y no sólo en las relacionadas con nuestro sector, se implanta el "1% cultural" de la mano de la Ley del Patrimonio Histórico Español de 1985 y se destina a CEHOPU, quien se debería de haber encargado de inventariar, documentar y vigilar la intervención y restauración del patrimonio de obras públicas. El 1% nunca llegó y a lo largo de los años sus presupuestos han ido reduciéndose. A pesar de ello se ha hecho una gran labor de inventariado y rescate documental, pero no ha conseguido apenas protección ni restauración de las obras, ni parece que en un futuro próximo cuente con los recursos suficientes para la tarea para la que fue creado.

En cuanto a la CHI, fue una aventura editorial de Juan Benet, Clemente Sáenz Ridruejo y José Antonio Fernández Ordóñez, que a la sazón era presidente del Colegio. Se trataba de conocer, no sólo la labor de algunos ingenieros ilustres, sino de poner en valor las grandes obras públicas españolas, amén de incursiones en otros campos como el arte o la arqueología.

En relación con la revista *Ingeniería y Territorio*, de tan grato recuerdo, me cabe la duda de si hoy sería viable, y no me refiero sólo al coste editorial, etc., sino a que era una publicación, a más de cuidadísima, eminentemente de reflexión, y no sé si en estos tiempos de rabiosa inmediatez tendría razón de ser. Un buen debate requiere que los participantes hayan dedicado tiempo a reflexionar sobre el tema, y me temo que hoy guste más el debatir sin esa reflexión previa y de una forma más banal.



Continuemos con tu trayectoria profesional. A la par que estás en la Escuela, trabajas en consultoría, pero tampoco sigues esta senda. ¿El ejercicio de la ingeniería tradicional no te atrajo?



No, en absoluto, sencillamente no me alcanzaba el tiempo: por las mañanas estaba en la Escuela y por la tarde trabajaba en Prointec, una gran consultora en la que siempre me encontré muy a gusto. Pero había que elegir hacia dónde quería encaminar mis pasos, nada más.

Durante cuatro años, de 1985 a 1989, encaminas tus pasos al Canal de Isabel II.

Sí, en el Canal se quiso hacer una labor de búsqueda de proyectos antiguos de abastecimiento de Madrid y estudio de su archivo histórico. Ese fue el encargo que recibí y al que dediqué tres años, hasta que nombraron a un nuevo director, Roque Gistau, a quien le pareció que este tipo de tareas no eran propias de un ingeniero de caminos. Trabajé durante un año en planificación, evaluando las necesidades de agua de algunos municipios madrileños y me marché. No me interesaba.

En aquellos años había mucho por hacer en el campo del patrimonio de obras públicas, que iba por detrás, por ejemplo, de lo hecho en arqueología industrial. ¿Cómo te guiabas, cuáles eran tus fundamentos?

Además de mi aprendizaje con José Antonio, yo me había formado en varios sitios: Escuelas de Arquitectura (Madrid y Florencia principalmente), Escuelas de ingenieros civiles, bibliotecas extranjeras, publicaciones especializadas, como las del Consejo de Europa. Hube de ser por fuerza un poco autodidacta, pues se trataba de un campo nuevo en España. Donde recibí una mejor enseñanza práctica fue sin duda en el curso "Intervención en el Patrimonio Arquitectónico" impartido en la Escuela de Arquitectura de Madrid. Y, por supuesto, con la experiencia de los pequeños proyectos que empecé a realizar.

En 1990 pareces apostar decididamente por el estudio del patrimonio de la obra pública y de la obra industrial (vs. ejercicio tradicional de la profesión) y te haces cargo de la Memoria Histórica de Astilleros Españoles. ¿Cómo fue aquella experiencia? ¿Crees que hoy las empresas siguen interesadas en este tipo de iniciativas culturales?

La propuesta que hice a Astilleros Españoles, a la sazón una empresa pública en plena reconversión, pretendía dar a conocer no sólo sus antiguas instalaciones, sino todo su patrimonio documental y de archivo, a través de un programa de reutilización y puesta en valor de instalaciones abandonadas, publicaciones, exposiciones, etc. Se trataba de una gran actuación cultural cuyo ámbito se salía de la esfera de la propia empresa. Dos presidentes sucesivos, Miguel Aguiló y Juan Sáez, empujaron el proyecto y me proporcionaron los medios económicos y de personal necesarios para su consecución. Empezamos en el astillero de Puerto Real (Cádiz) y después en Sestao (Bilbao) y Ferrol (La Coruña). Pienso que hoy no sería posible, se requiere mucho tiempo y personal especializado, que además interfiere en el quehacer diario. Es cierto que a las grandes empresas les sigue interesando fomentar un cierto mecenazgo cultural, muchas veces animados por los incentivos fiscales, pero ahora principalmente lo hacen a través de la compra de obras de arte. ¿Por qué eligen esta opción? Porque con una idea clara de lo que se quiere, el presupuesto adecuado y un buen asesor, basta para conseguir una buena colección y con la ventaja de que no interfiere con la labor de la empresa.

¿Qué diferencias fundamentales hay entre el estudio y catalogación de obras públicas vs. obras industriales? Parece que la arqueología industrial obtiene un mayor reconocimiento social y de las Administraciones públicas: ¿por qué?

Partamos de que no todas las obras públicas son valiosas y que la necesidad de protegerlas no está tan claro para la sociedad. Por supuesto, sobre muchos puentes no hay duda, y cualquier ciudadano entiende que esa obra pública es parte de su patrimonio cultural, pero resulta mucho más difícil que se interese por unos restos que no comprende como los de una antigua presa romana o un camino medieval. La lejanía en el tiempo es un factor clave. Digamos que la memoria histórica es más difícil de recuperar cuanto más remota sea. En ello tiene ventaja el patrimonio industrial, cercano y reconocible de las costumbres de los antepasados. También juega un papel



fundamental el uso. La mejor forma de conservar una obra es mantenerla en uso, lo que garantiza su mantenimiento. Lamentablemente pocas obras públicas antiguas, salvo algunos puentes y presas, conservan su uso primigenio. Adjudicar un nuevo uso no siempre es fácil. Recientemente se han conseguido reutilizar caminos de sirga o corredores ferroviarios, pero son casos aislados. Aquí tiene ventaja los patrimonios arquitectónico e industrial, que ofrecen espacios muy indicados para actividades culturales. Además de todo esto, se añade que algunas obras públicas que merecen reconocimiento están en servicio —así algunas presas y saltos hidroeléctricos, algunos puentes urbanos…— y darles un grado de protección no es sencillo o directamente es incompatible con un mejor o más seguro desempeño de ese servicio que, no olvidemos, es el objetivo final de la obra pública.



Una de las actuaciones estrella en Astilleros Españoles fue la construcción de un museo en un antiguo astillero, actuación galardonada con un premio por parte de una institución americana. A su vez, parte de una exposición fotográfica y de planos antiguos que organizaste se pudo visitar en el prestigioso Palacio de Tokio de París.

Yo soy una persona que me entusiasmo si creo en un proyecto y lo doy todo, e incapaz de ello si no creo en aquello que hay que acometer, no tengo término medio [risas]. La primera propuesta estaba encaminada a 'hermosear' un poco unas instalaciones abandonadas en Puerto Real, en el antiguo astillero de Matagorda, aprovechando que se iba a celebrar en 1992 la Copa América. A mí me fascinó el dique desde el primer día que llegué —un amor a primera vista, nunca mejor dicho—y entendí que brindaba una oportunidad de plantear una actuación más completa que un simple lavado de cara. Además de la colaboración con arquitectos (Antonio Lopera, Juan Miguel Hernández León…) encabecé un equipo multidisciplinar suficientemente amplio (ingenieros navales, historiadores del arte…) e involucramos además a trabajadores de Astilleros en activo y jubilados —conviene subrayar que no toda la memoria histórica está en los archivos ni en los planos—. La propuesta que planteé fue la creación de un museo cuyo protagonista fuera el viejo astillero y las transformaciones que tuvo que sufrir para adecuarse a los cambios, tanto de tecnologías y materiales, como de la forma de encarar el trabajo. De este modo se pretendía rescatar también la memoria de los que en él trabajaron, sus modos de hacer y herramientas. Luego vino, por azar, un gran descubrimiento: unos arcones olvidados con más de 6000 placas fotográficas de principios del siglo XX que reflejaban estas realidades de mano de un gran fotógrafo, lo que nos ofrecía un gran aporte documental al contenido del museo. Tuvimos la fortuna de que el Waterfront Center, una institución americana que premia actuaciones culturales en la línea de costa, nos concedió un galardón, dando a conocer internacionalmente el proyecto. Hicimos varias actividades a la par que se erigía el museo, encima de la casa de bombas de achique del dique; una de ellas fue una exposición confrontando las antiguas fotografías con otras actuales de fotógrafos de prestigio. Fue comisariada por Publio López Mondéjar y se presentó en el



Museo de Arte Contemporáneo de Madrid, tras lo cual itineró por España de la mano del Ministerio de Cultura. Llamó la atención en el país vecino, que pidió algunas fotografías para exponerlas en el Palacio de Tokyo de París.

En 1991 se crea la Fundación Esteyco y tú te encargas de dirigir las actividades culturales: conciertos, debates, edición de libros…

El que a buen árbol se arrima, buena sombra le cobija, y yo conocía a Javier Rui-Wamba desde mi época de estudiante, así que acepté encantada. Desde el primer día hubo muchas ideas, mucho divertimento, colaboró gente valiosísima en las actividades (Lledó, Halfter, Pérez Villalta…) y también dio comienzo la publicación, ininterrumpida hasta la fecha, de una colección de libros que son hoy día una referencia.

En 1998 te nombran Secretaria General de la Asociación de Ingenieros de Caminos y hasta tu jubilación: por fin parece que dejaste de ser un "culo de mal asiento".

Sí, ciertamente hasta entonces cada cuatro o cinco años necesitaba romper con la rutina pero todo llega, y sobre todo si la persona que te propone para la secretaría se llama Clemente Sáenz Ridruejo, un hombre sabio, pues no te queda otra que aceptar. Para mí fue un auténtico privilegio haber podido compartir con él ocho años de trabajo, ocho años en los que aprendí muchísimo con él y la fantástica Junta Directiva que presidía. Se me dio absoluta libertad para proponer, para emprender, para abrir nuevos campos de acción, entre los que destacaría la actividad internacional, el relacionarnos los ingenieros de caminos con nuestros homólogos americanos, ingleses… Coincidió además que José Antonio Torroja era presidente del Colegio y todo fue mucho más fácil: organizamos reuniones con el ICE, mesas redondas y convocatorias dobles con la ASCE, etc. Con ello buscábamos, y creo que lo conseguimos, promocionar los ingenieros de caminos fuera de nuestras fronteras, como profesionales de primera línea. Con Leonardo Torres-Quevedo continuó la obra emprendida. Recuerdo de su etapa el acto organizado para conmemorar el transbordador de Leonardo Torres Quevedo sobre las cataratas del Niágara. En el acto participaron el gobierno de Canadá, la embajada española, la asociación de ingenieros canadiense, la ASCE, nosotros…

Para terminar, desde la atalaya privilegiada de la Asociación, ¿cómo ha cambiado a tu juicio la profesión en estos últimos 20 años?

Pienso que sigue habiendo un muy buen nivel técnico en general, que sabemos resolver problemas y que somos buenos gestores, aunque me cabe la duda de que tras de Bolonia el prestigio del título académico sea el mismo. Si bien antes los estudios nos granjeaban una cierta excelencia colectiva, a partir de ahora la búsqueda de esa excelencia será tarea de cada uno de los ingenieros de caminos y ya no se juzgará el prestigio de la profesión, sino de cada uno de sus individuos.

[Entrevista realizada vía Skype Valladolid-Madrid el 26 de junio de 2018
por Javier Muñoz Álvarez]



(*) «Un maestro no es aquel que explica, con mayor o menos claridad, conceptos estereotipados que siempre se podrán conocer mejor en un buen manual, sino aquel que transmite en la disciplina que profesa algo de sí mismo, de su personalidad intelectual, de su concepción del mundo y de la ciencia. Ser maestro quiere decir abrir caminos, señalar rutas que el estudiante ha de caminar ya solo con su trabajo personal, animar proyectos, evitar pasos inútiles y, sobre todo, contagiar entusiasmo intelectual. Este elemento estimulador, sugeridor, orientador, es la pieza esencial del mecanismo universitario»". Emilio Lledó: *Sobre la educación* (2018).

(**) Carlos Tena publicará en *Diario 16*unos días después del concierto un artículo titulado "Pekenikes y Pegamoides": «Nuestra juventud se encuentra, repentinamente, con la eclosión del mercado del disco, el lanzamiento masivo de nombres, revistas, programas, artistas y no acierta a serenarse. Ha llegado la ceremonia de la confusión». En *CT o la cultura de la transición: Crítica a 35 años de cultura española*, Guillén Martínez escribe a propósito: «Hay una anécdota graciosa sobre la Movida. Un mítico locutor de la BBC, John Peel, opina sobre Madrid en los ochenta: "Los grupos modernos no me parecen gran cosa, pero los Chichos y los Chunguitos son la hostia"».

(***) "La asociación de ingenieras y arquitectas" (El País, 8/2/18).