

Discurso de contestación al de ingreso de Miguel Aguiló

Excelentísimo señor director,
Excelentísimos señoras y señores académicos,
señoras y señores:

Es un placer y un honor dar la bienvenida a la Academia a Miguel Aguiló, un ingeniero humanista de cuya vasta experiencia y muchos saberes esperamos todos beneficiarnos. Su discurso de ingreso ha dado ya cuenta de la amplitud de su visión y la ambición de su empeño, amén de la generosidad de utilizar esta ocasión para compartir con nosotros su análisis de las tareas que deben abordarse en este momento crítico del planeta, antes bien que extenderse sobre las vicisitudes de su carrera o sobre sus logros y reconocimientos. Me toca a mí, por tanto, bosquejar brevemente los méritos de su trayectoria, antes de comentar de forma también sucinta los mimbres argumentales de la exposición que acaban de escuchar. El nuevo académico ha empleado una estructura ternaria en su discurso, así que me tomaré la libertad de adoptar también este recurso clásico para recorrer su biografía, que se inicia brillantemente en el ámbito universitario, tiene después un muy destacado itinerario empresarial y culmina en su último trecho con una colosal aventura investigadora y editorial.

Nacido en Madrid en 1945, Ingeniero de Caminos en 1970 y Licenciado en Ciencias Económicas en 1974, Miguel Aguiló enseña Arte y Estética de la Ingeniería en la Escuela de Caminos desde 1976, y se doctora en 1981 con una tesis sobre la fragilidad visual del paisaje, mostrando ya entonces la apertura de unos intereses que le llevarían al campo del urbanismo y del medio ambiente, a la colaboración con las Escuelas de Arquitectura e Ingenieros de Montes, y, al cabo, a la cátedra de Caminos que hoy ocupa como emérito. Esta trayectoria académica, que en sus primeros compases hizo compatible con el ejercicio profesional en el diseño y construcción de puentes y estructuras, se orientó desde 1983 hacia la gestión empresarial, donde presidió sucesivamente el Canal de Isabel II, Astilleros Españoles e Iberia, destinos todos en los que combinó el saneamiento y modernización de las empresas con iniciativas de promoción y patronazgo

arquitectónico y artístico. En una tercera etapa, que se inicia en 1995 y se extiende hasta hoy, dirige la política estratégica de una gran constructora mediante un programa de investigación y publicaciones que ha cristalizado en dos grandes series, los diez volúmenes que documentan la ingeniería y arquitectura españolas, y los diez que hacen lo propio con grandes ciudades del mundo: un empeño que culmina la vocación investigadora iniciada en el Seminario de Prefabricación del que fue su mentor, el ingeniero y académico de esta casa, José Antonio Fernández Ordóñez, cuya cátedra de Historia y Estética de la Ingeniería ganó tras su fallecimiento, y de cuya visión humanística de la ingeniería es el mejor representante en nuestros días.

Como ven, en esa triple trayectoria se enredan también las tres hebras temáticas que han guiado sus intereses desde sus primeros pasos académicos: la atención a los puentes y a las estructuras, que proviene de su experiencia en la ingeniería civil, dio lugar a un ensayo esencial, *Forma y tipo en el arte de construir puentes*, y cristalizó en los diez grandes títulos de la *Colección Ingeniería y Arquitectura en España*; los estudios sobre el territorio, el agua y el paisaje, que habían articulado su tesis doctoral, fueron la base de su desempeño como Director general de recursos hidráulicos de la Comunidad de Madrid, y gestaron al cabo una obra teórica, *El paisaje construido: una aproximación a la idea de lugar*; y el ambicioso acercamiento a la realidad física y simbólica de la construcción de la ciudad, que se inició con un libro genérico, *Qué significa construir: claves conceptuales de la ingeniería civil*, se materializó con los diez volúmenes monumentales de la *Colección Grandes Ciudades*, culminada en 2022, tras una década que le ha permitido documentar y analizar minuciosamente metrópolis en tres continentes.

Pues bien, estas hebras trenzadas en su recorrido biográfico, y singularmente distinguidas con el Premio Nacional de Urbanismo en 1982, el Premio Nacional de Medio Ambiente en 1986 y el Premio Nacional de Ingeniería Civil en 2019, son también las que tejen su discurso de ingreso, que tras ocuparse de las bases de su disciplina y de la índole del impulso creativo, trata sucesivamente de “la ciudad y el cuidado del planeta”, donde sus intereses urbanos se vinculan con la contemporánea crisis climática y la preocupación

ecológica; “el camino y el paisaje”, donde su experiencia medioambiental —que tuvo su derivada empresarial con su apertura de rutas por tierra, mar y aire en tres presidencias sucesivas— se hace meticulosamente geográfica; y “el puente en el patrimonio”, donde la ingeniería civil y sus realizaciones históricas propician una reflexión sobre el turismo que se antoja peculiarmente pertinente en esta hora.

Por lo demás, el discurso de ingreso de Miguel Aguiló está tan admirablemente estructurado, y sus conclusiones merecen un apoyo tan compartido, que solo cabe hacer aquí algunas glosas episódicas, comenzando por su apartado primero, donde otorga a la Ingeniería Civil el papel de cuidar el territorio, subrayando que construir es habitar, y que esta actividad exige suministrar estancia y movimiento: dos rúbricas que cabe asociar a las estructuras arquitectónicas y a los caminos con su extensión en los puentes, y es en el caso de estos donde cabe visualizarse el tránsito de la función al sentido, porque un puente no es meramente funcional, algo que explica bien con la secuencia de tres puentes neoyorquinos: el de Brooklyn, que superpone lo meramente estructural y lo simbólico; el de Williamsburg, que fracasa al intentar ceñirse exclusivamente a lo utilitario, y el de Manhattan, donde función y significado se amalgaman felizmente.

Este análisis se extiende en el apartado siguiente, donde el estudio de las polaridades conceptuales le mueve a hallarlas en el binomio geografía/tipología, y en la manera en la que la singularidad de los emplazamientos afecta a la morfología genérica de los puentes, algo que ilustra bien con el contraste entre dos obras maestras de la ingeniería romana, el puente de Alcántara y el de Mérida. Y si el tipo genérico debe entrar en diálogo con la geografía específica, otro tanto cabe decir de la necesidad simultánea de teorías necesariamente generales e historias inevitablemente particulares, una coexistencia que defiende elocuentemente para mantener la tensión entre lo global y lo local, y para lo cual se apoya en su admirado Alois Riegl, que junto a Wölfflin, Schopenhauer, Heidegger y Gadamer suministran el entramado histórico-filosófico que da un sabor germano a su recorrido por el impulso creativo.

La parte central de su discurso, que ha tenido la amabilidad de referir a los apartados de mi propia intervención en la inauguración del curso de las academias

hace algo más de un año, y que dispone en tres movimientos correspondientes a tres escalas de intervención, cubren —como ya se ha mencionado— el planeta, el paisaje y el patrimonio, y en cada uno de ellos elige un elemento central en que hacer pivotar su argumento. En el primero, donde su aproximación a los dilemas planetarios se inicia en los océanos y su papel de regulación climática, este elemento es la ciudad, “la verdadera empresa del hombre sobre la Tierra”, porque nuestro vivir se condensa en las ciudades, y es especialmente ilustrativo que la mención de Patrick Geddes le conduzca a examinar en detalle los acuerdos y desacuerdos entre Lewis Mumford y Jane Jacobs, porque esas polémicas urbanísticas y ciudadanas siguen hoy plenamente vigentes, y en ellas hallamos las raíces de nuestro actual empeño en la sostenibilidad urbana.

El segundo movimiento explora el paisaje desde la consideración del camino, y ahí aparecen las vías-parque de Robert Moses, al que apropiadamente no se demoniza —como hacen tantos tras una lectura esquemática de sus polémicas neoyorquinas con Mumford y Jacobs—, pero el protagonismo de esta sección se atribuye a la aventura extraordinaria de la ingeniería alpina, donde los puentes y los túneles crean un genuino paisaje cultural, que se explora con un recorrido histórico que se extiende desde los caminos imperiales hasta la ingeniería exquisita de los puentes de Robert Maillart o el impacto estético de las vistas abiertas por esas nuevas rutas en naturalistas, pintores o poetas.

En tercer lugar, su examen del patrimonio se detiene de manera previsible en el puente, y de forma más inesperada en el impacto del turismo sobre los bienes patrimoniales, en muchos casos de naturaleza ingenieril. Los puentes móviles de Chicago —precisamente la ciudad que cierra su colección de volúmenes sobre la génesis y evolución de los sistemas urbanos en diez grandes ciudades de Europa, América del Norte y Australia— son aquí el ejemplo elegido para poner de relieve el vínculo entre el patrimonio de la Ingeniería Civil y el atractivo de una ciudad para sus visitantes, ya que en la urbe americana se suministran un conjunto de recorridos de extraordinaria riqueza visual. Es de imaginar que la Windy City no sufre todavía las disfunciones provocadas por la multiplicación de turistas que han llevado a establecer límites en algunos centros

históricos y a dificultar el alquiler temporal de viviendas en metrópolis como Nueva York.

La conclusión de Miguel Aguiló es contundente y certera, porque siguiendo a los científicos propone enfrentarnos al desafío del cambio climático con la doble tarea de mitigar y adaptar, que ha llevado al título de su discurso entendiendo que mitigar la emisión de gases no es otra cosa que “cuidar la Tierra”, y adaptar el entorno a los extremos climáticos puede expresarse como “rehacer el mundo”. Al defender su postura de forma tan inteligente y articulada como lo ha hecho, el que hoy acogemos en esta casa se inscribe en una tradición de la Ingeniería Civil que exige a los que practican esa profesión sumar a los conocimientos técnicos “una educación no vulgar”, como reclamaba en su día el fundador de la Escuela de Caminos, Agustín de Betancourt, de cuya desaparición, por cierto, se cumplen ahora dos siglos, y en cuya ilustre estela se sitúa el nuevo académico, que me honra especialmente recibir entre nosotros.

Luis Fernández-Galiano