



JOSÉ MARÍA FERNÁNDEZ PÉREZ

INGENIERO DE CAMINOS. Exjefe del Servicio de Fomento de la
Diputación de León.

Naces y estudias, hasta que apruebas el curso preuniversitario o «Preu», en Astorga, una ciudad “de curas y militares”, según era fama. Es de suponer que estudiarías en colegios confesionales. ¿Cómo era aquella educación? ¿Llegaste peor preparado a la Universidad tras de estudiar en un instituto de ‘ciudad de provincias’, o los catedráticos de Astorga no tenían nada que envidiar a los de la capital?

Sí, es cierto que Astorga era una ciudad ‘tomada’ por sotanas y fusiles [risas]. En efecto, estudié siempre en colegios religiosos. Hasta los 9 años en el colegio de la Milagrosa, y el año anterior al bachillerato en la escuela preparatoria del seminario. Aunque nunca sentí la llamada de la vocación, sí que puedo decir que tuve un ‘alto cargo’ como seminarista: era uno de los responsables de dar los desayunos, que en aquellos años de posguerra consistían en leche en polvo y un poco de mantequilla. Por otra parte, siempre fui consciente de ser el hijo mayor —éramos seis hermanos en una familia de clase media—, y por tanto con cierto espíritu de sacrificio; por ejemplo, me levantaba a las siete de la mañana para estudiar todos los días. Eso sí, nunca fui el primero de la clase [risas].

“A mi juicio, sinceramente, los proyectos se trabajaban bastante más antes que ahora; es verdad que desde que existen los ordenadores nunca se acaba el papel: anejos y más anejos, pero muchas veces sucede que los árboles no dejan ver el bosque. Por otra parte, en Diputación nunca hemos hecho uso de las subastas, y de hecho los precios son fijos, así que no podemos hablar de una menor calidad por un menor precio”.





En cuanto al instituto, es verdad que no había tantos catedráticos como podía haberlos en León, pero no era un instituto cualquiera: aunque Astorga contaría entonces con 12.000 habitantes, ocurría que en La Bañeza no había instituto, por lo que la comarca era muy amplia y por curso llegábamos a ser hasta 80 alumnos. Sobre la calidad de la enseñanza no puede haber duda, y hablo por mí: en el selectivo saqué muy muy buena nota, mucho mejor que la de otros alumnos que venían de las capitales.

El 'selectivo' lo haces en la Facultad de Ciencias de la Universidad Complutense y luego empiezas el curso de iniciación en la Escuela. ¿Por qué eliges Caminos?

Quizá porque para mí era casi un reto 'familiar'. El hermano pequeño de mi padre quiso ingresar y no pudo, y desde entonces Caminos tenía para la familia cierto 'aura'.

¿Había algún ingeniero de caminos en Astorga en aquellos años?

Sólo había uno, Pepe Alía; y luego también me acuerdo de Isidro González Castilla, pero en verdad no influyeron en absoluto en mi decisión.

En septiembre de 1963 empiezas el curso de iniciación en la vieja Escuela del Retiro. El primer año apruebas una 'sola' asignatura, Materiales de Construcción, lo que no estaba mal en aquellos años en que la criba era sonada, ¿no?

Sí, así era. Yo estaba en el grupo J, esto es, que yo calculo que estaríamos matriculados unos 400 en iniciación y sólo pasábamos 80. El curso de iniciación eran contados con los dedos de las manos los que lo aprobaban en un solo curso —además de Materiales, las otras asignaturas eran Física, Matemáticas y Dibujo—. Por otra parte, aprobar una asignatura me permitió continuar en el Plan 57 —los que suspendían tenían que acogerse al Plan 64, que, por cierto, era más llevadero—. Luego en el curso 64-65 aprobé dos asignaturas en junio y la otra en septiembre, así que al fin pude entrar en la Escuela.

¿Necesitaste complementar tu preparación con el paso por alguna academia, algo entonces muy habitual?

Sí, entonces había ciertas academias con mucha fama, como la de la Luz. Yo fui en el verano de mi segundo curso de iniciación para reforzar las matemáticas. En verdad, en la academia no aprendías como tal, sino que lo que te enseñaban era a aprobar el examen en sí. Por lo demás, había grandes profesores.

Ya en la Escuela apruebas al son de "un curso, un año". ¿Tan distinta era la exigencia entre iniciación y los estudios propiamente dichos de Caminos?

Como decía, en el caso del curso de iniciación se trataba de poner el listón tan alto como necesaria fuera la criba, y esto ya no ocurría en la Escuela. Desde luego que había algunas asignaturas que eran auténticos 'huesos', como los famosos Fundamentos de Ortuño, pero el aire que se respiraba era otro, menos denso.

¿Era aún muy estricto el régimen en la Escuela?

Sí. No sólo porque hubiera que ir a clase con traje y corbata, ni porque los profesores fueran casi inaccesibles y muy distantes, sino porque pasaban lista todos los días, y de qué manera: no valía con firmar, sino que además el profesor tenía tu foto, así que no podíamos practicar el "hoy por mí, mañana por ti", esto es, el firmarnos los unos a los otros y así escabullimos de alguna clase.

¿Cómo eran los profesores: buenos profesionales y malos pedagogos o al revés, o...?

Había de todo, como en botica. Un caso de lo primero era Carlos Fernández Casado: sabía de puentes más que nadie pero era incapaz de transmitirlo en clase. Entre los profesores de los que guardo mejor recuerdo están José Antonio Torroja, muy joven entonces y ya catedrático de hormigón pretensado; Carlos de Benito (resistencia de materiales); Carlos Roa (transportes); Clemente Sáenz (geología); el padre Dou (matemáticas); o Martínez Cattaneo, el profesor de la asignatura de transporte por tubería y que en los años 40 había sido, justamente, gobernador civil de León; de él me



acuerdo también porque fue un adelantado a su tiempo: «Señores, para saber de ingeniería, no lo duden, deben conocer ese idioma bárbaro que llaman inglés».

También de aquellos años guardas un recuerdo muy especial de tu paso por los Colegios Mayores.

Sin ninguna duda. Yo me he formado como persona sobre todo en los colegios mayores, y muy especialmente en el José Antonio (después estuve dos años en un piso con compañeros y finalmente el último curso lo pasé en el Cisneros). Allí conocías a gente muy diversa, que estudiaba otras cosas, que venía de muy distintos lugares, etc., pero además es que había 'vidilla'. Quiero decir que había inquietudes de todo tipo, y no había semana que no hubiera actos culturales, coloquios, teatro... Como digo, esta parte 'humana' me valió mucho más para mi formación como persona que mi paso por la Escuela.



Antes de tratar de tu trayectoria profesional, cuéntanos eso de que tus estancias en los cuarteles "fueron las últimas largas vacaciones de mi vida"...

[Risas]. Sí, sí, es que yo viví como un cura como alférez de complemento en el cuartel de artillería antiaérea de Las Palmas de Gran Canaria. Cuatro meses, desde diciembre de 1972 a marzo de 1973, en que 'vacacioné' sin ninguna preocupación en absoluto. Yo hice las milicias en los veranos de 4º y 5º en La Granja, y como el segundo año fui el 'primero' del campamento, lo que no había sido nunca en el colegio [risas], pues pude elegir destino, y a Canarias que me fui. En cuatro meses sólo mandé la instrucción dos veces: venía el sargento al bar y le preguntaba: "Sargento, ¿todo en orden?", y él me contestaba "Sí, mi alférez", y a seguir de vacaciones [risas]. Estoy exagerando, claro, pero digamos que no lo pasé mal. De lo que más orgulloso estoy es de unas letrinas que proyecté y, aunque esté mal que yo lo diga, fueron una cosa notable, aprovechando un caldero de 40 l en cabecera, que descargaba por aquello de la inercia, el centro de gravedad, etc., y que estuvieron en uso durante muchos años. Otra obra que me había encargado el coronel, un muro de 4 m de altura en un aparcamiento, no se llegó a hacer: la mano de obra era mucha —todos los reclutas— pero cuando eché números del cemento, de la arena... el coronel dijo que no había dinero para comprar los materiales.

Volvamos a la península. Estás 3 años en una empresa consultora y luego ya empieza tu andadura en Diputación de León, que dura nada menos que 38 años, hasta tu reciente jubilación en diciembre. De ello hablaremos a continuación. ¿Por qué empiezas en una consultora —entonces ese sector era incipiente— y por qué vuelves a tu tierra, a León?

Bueno, yo acabo la carrera y sin saber muy bien qué hacer, me surge la posibilidad de trabajar en una obra singular e importante: el Plan de Accesos de Galicia. Lógicamente, no me lo pensé, además de que Ponferrada estaba muy cerca de Astorga y yo ya tenía novia en León.



Por aquella época, en efecto, las empresas consultoras eran pocas, y de hecho hasta entonces el Ministerio de Obras Públicas no contrataba asistencias técnicas, sino que trabajaba con 'colaboradores', que sin ser ingenieros del Cuerpo, eran casi, casi como de la casa. Yo empecé con una consultora que se llamaba Herring, S.A. y aquello fue un chollo, pues no se escatimaban medios para controlar las obras: éramos dos ingenieros de caminos, 2 ayudantes de obras públicas, 3 topógrafos, había un laboratorio de materiales... Ni que decir tiene, no éramos lo que se dice expertos en ese nuevo tipo de contratos, pero procurábamos que el control fuera lo más exhaustivo y lo mejor posible —las obras las dirigía Eduardo López—, y ello teniendo en cuenta que la constructora, MZOV, también era novata en la construcción de ese tipo de carreteras, todo lo contrario que la Constructora Internacional, la empresa encargada de construir otro de los tramos, que conocían perfectamente los rendimientos diarios, el dimensionado de las plantas de árido o de aglomerado, ellos mismos te proponían las soluciones técnicas, etc.

Replanteas un tercer tramo, el de Ambasmestas al límite de la provincia de Lugo, y te marchas a la Diputación. ¿Por qué?

Digamos que antes o después la obra se iba a acabar y no sabía adónde me iban a destinar. Es cierto que una obra de aquella envergadura ya no la iba a conocer estando en Diputación, pero tampoco se puede negar que por aquellos años todo estaba por hacer en los pueblos: pavimentaciones, saneamientos, etc. y esto también suponía, no sólo un reto profesional, sino un reto cívico, por así decirlo.

Como bien dices, todo estaba por hacer. ¿Cuáles fueron las prioridades?

Antes que nada, sustituir el firme. Buena parte de la red provincial aún estaba construida en macadam, y aun siendo un firme duradero si estaba bien ejecutado, la realidad es que en cuanto se levantaba una piedra —y la modernización del parque automovilístico y los mayores tráficos lo propiciaban—, se levantaba todo el firme. Fue en aquellos años, de 1975 a

1980 aproximadamente, cuando empezamos a hacer dobles tratamientos, etc., bien con brigadas propias, bien con empresas contratadas.

Luego, entrados los ochenta, empezamos a mejorar los trazados geométricos, a realizar ensanches, etc. Eso sí, siempre por fases, pues el dinero que había era muy limitado. Para que os hagáis una idea, nosotros hacíamos un año la fase 1ª, otro año la fase 2ª... y en cuanto la Junta de Castilla y León se hizo cargo de las carreteras de más tráfico (Puente Villarente-Boñar, etc.), las arregló... en un solo año.



¿También os encargabais Pedro Reviriego, el otro ingeniero de Diputación, y tú de la construcción y/o renovación de redes de abastecimiento y saneamiento?

Lo que se dice de la renovación... poco, porque en muchos pueblos todavía estaban anclados en esa etapa histórica del "agua va"... [risas]. No, nosotros no nos encargábamos de este tipo de obra, sino que era competencia del



servicio de cooperación. Lo que sí me encargué, pero ya como profesional en ejercicio libre, fue de proyectar decenas de redes y de depuradoras de pueblos de León. En 1993 o 1994, no me acuerdo exactamente, nos retiraron la compatibilidad y ya sólo me dediqué a mi trabajo como funcionario en la Diputación. He de decir, para que os hagáis una idea, que la relación entre lo que cobraba en ejercicio libre y como funcionario era de 3 a 1.

Es moneda corriente en la profesión lamentar que con los años los políticos han ganado cuotas de poder y que se inmiscuyen cada vez más en el trabajo de los técnicos. Tú, que has estado tantos años en una Administración Local, con el político más cerca, ¿qué nos puedes contar?

Yo he de decir, sinceramente, que casi siempre he trabajado muy a gusto y que se ha respetado mi parcela. En la predemocracia los presidentes de la Diputación mandaban mucho, por ejemplo, pero yo nunca tuve unas directrices impuestas; otra cosa es que las prioridades al final las fije el político: si hay tanta anualidad, pues vamos a hacer antes estas obras que aquellas otras, y esas prioridades es verdad que no siempre coinciden con las que el técnico considera bajo otros parámetros.

¿Y el trato con los alcaldes?

A veces sí que ocurre que algunos te bordean y hablan con tu diputado, pero no es lo habitual. Por otra parte, tú como funcionario, llegado un punto, no tienes que plegarte a lo que te quiere imponer el alcalde, situación muy distinta a la que sufre, por ejemplo, el profesional en ejercicio libre.

Otro tema controvertido en la profesión es si se pagan suficientemente los proyectos.

A mi juicio, sinceramente, los proyectos se trabajaban bastante más antes que ahora; es verdad que desde que existen los ordenadores nunca se acaba el papel: anejos y más anejos, pero muchas veces sucede que los árboles no dejan ver el bosque. Por otra parte, en Diputación nunca hemos hecho uso de las subastas, y de hecho los precios son fijos, así que no podemos hablar de

una menor calidad por un menor precio. Y en cuanto a las obras, lo mismo: aquí no ha habido nunca una política del 'modificado-porque-sí', a lo que hay que añadir que casi todas las constructoras eran de aquí, es decir, que no te dejan mal nunca por lo que les va en ello.

En Diputación, además de tu dedicación principal, las carreteras, has sido un poco el 'ingeniero-para-todo'. Así, antes de que se creara un servicio de urbanismo en la Diputación a finales de los setenta o primeros de los ochenta, te encargaste de la dirección de las Normas Subsidiarias Provinciales.

Sí, en efecto; primero tuve que estudiar en Madrid una diplomatura de urbanismo en el Instituto de Estudios de Administración Local, y luego sí, luego fui un poco el responsable de que aquello empezara a andar. La cosa funcionaba más o menos así: el Ayuntamiento solicitaba a Diputación que se contratara a un equipo redactor; éste me hacía propuestas, yo las aceptaba o les daba otras pautas; y, en fin, yo era quien también tenía que decir a los municipios 'esto sí se puede hacer o esto no se puede hacer'. Diré también que por aquellos años los profesionales que trabajaban el urbanismo eran casi con exclusividad los arquitectos y algunos abogados, y no me extraña: para una ingeniero era ruinoso, pues nunca terminaba de acabarse el trabajo (avances, presentaciones, aprobaciones, revisiones, etc.), mientras que el proyecto de abastecimiento lo entregabas, se construía y ahí acababa todo.

Más tarde, también en representación de la Diputación, asumes el cargo de director técnico de la estación invernal de San Isidro.

Sí, fue cuando se produjo la modernización: sistema de innivación artificial, tres telesillas fijos, tres telesillas desembragables... Fue una experiencia interesante, aunque he de reconocer que nunca terminé de aprender a esquiar [risas].

Por último, en cuanto a tu desempeño profesional 'atípico' en la Diputación, coordinas la elaboración de los proyectos y diriges las obras de infraestructura del aeropuerto de León. ¿Qué tenía que ver la Diputación con un aeropuerto?



En opinión del presidente de entonces, "nada provincial podía ser ajeno a la Diputación provincial", y así fue. El aeropuerto de León era en realidad una base militar y lo que se acordó con Defensa fue hacer un uso mixto, también civil. A la par, se crea una sociedad, Aerolesa, para la explotación comercial de este nuevo aeropuerto, y además de una suscripción de acciones para particulares, también estaba Diputación. En verdad, no llegó ni a construirse la terminal de pasajeros; menos mal que finalmente Aena, en 1996, con el cambio de gobierno, se hizo cargo del aeropuerto.



Para acabar la entrevista, ¿cómo ha cambiado la profesión desde aquellos primeros años setenta en que comenzó tu trayectoria profesional? ¿Y el Colegio?

Unos años antes de entrar yo en la Escuela, un ingeniero de caminos era poco menos que 'primo de Dios'; cuando yo acabé, aún éramos parientes, aunque fuera lejanos; y ahora ya no nos toca nada. Pienso, aunque esto no sólo ha

ocurrido en nuestra profesión, que todo se ha nivelado por lo bajo, tanto por la proliferación de Escuelas, como por las menores retribuciones, como porque "lo mismo vale un burro que un gran profesor", que dice el tango. En cuanto al compañerismo, no nos equivoquemos, nunca fue tal, tampoco cuando éramos muchos menos: que si me has pisado el pueblo en el que trabajaba yo, que si esto, que si lo otro... Eso sigue así e incluso agravado, pues ya digo que el pastel es el mismo y ahora somos muchos más para repartir.

En cuanto al Colegio, yo siempre me he sentido muy colegial, hasta el punto de que me presenté como Decano a unas de las primeras elecciones de la Demarcación... y las perdí [se trata de las elecciones de 1979, que ganó Fernando Rosell]. Por otra parte, yo fui muy crítico en su día con la apertura de nuevas Escuelas; no digo que las comunidades autónomas no tengan la competencia en materia de educación y que puedan hacer lo que les venga en gana, incluso abrir "una Universidad en cada pueblo", como ocurre, pero sí creo que se podría haber hecho más, incluso no colegiando a todo el mundo. Por último, y esto es algo de lo que creo que no son conscientes los colegiados, para mí la gran ventaja de que haya una institución aglutinadora y de tamaño suficiente es que se puedan contratar a través del visado unos seguros de responsabilidad civil francamente buenos; nunca pasa nada, pero cuando pasa uno se da cuenta de que ese gasto de más, el visado, compensa más que de sobra.

[Entrevista realizada en León, el 4 de febrero de 2014, por Javier Herrero González y Javier Muñoz Álvarez]