



JAVIER ARRIBAS RODRÍGUEZ

INGENIERO DE CAMINOS. Jefe de Servicio de Proyectos y Obras de la Demarcación de Carreteras de Castilla y León Occidental.

Casi podrías afirmar *à la Flaubert*, Javier, que “la Administración *c’est moi*”. Ingeniero [1969-1978], Subdelegado [1978-1979] y Delegado en Valladolid [1979-1983] del Ministerio de Obras Públicas; Jefe del Servicio de Recursos Hidráulicos [1983-1992], Coordinador del Agua [1992-1999] y Secretario General [1999-2001] de la Consejería de Medio Ambiente; Director General de la Vivienda y Urbanismo [2001-2004] de la Consejería de Fomento... ¿Cómo ha cambiado en todos estos años, desde aquel lejano 1969, la consideración del ingeniero de caminos en la Administración?

Sin ninguna duda, la valoración de nuestro trabajo ha disminuido notablemente. No cabe discusión posible.

Muchos compañeros comparten la opinión de que el político ha ganado progresivamente cuotas de poder y...

No les falta razón. En muchas ocasiones, ahora, el técnico no deja de ser un escudo para el político. Un escudo que firma, esto es, que asume responsabilidades aun no habiendo sido suya la decisión primera, ni la última. Acaso no sea una corrección política decir esto, pero en mis comienzos el ingeniero gozaba de mucha más libertad, que es decir independencia.

“Nuestro prestigio viene de antes, de nuestros mayores. Y eso ya no basta. Hay que remangarse, y demostrar que somos justos acreedores de ese prestigio; que, al cabo, deviene respeto hacia nuestra labor, es decir, independencia y libertad”.





A propósito de lo anterior, tú nunca has rehusado desempeñar cargos de decisión política.

En verdad, mis comienzos políticos, como tantas veces ocurre, se deben más al azar que a un empeño convencido. Don Emilio Gómez Herrero, compañero que era Delegado de la Vivienda en Valladolid, padeció unos problemas de salud y hube de sustituirle. Ahí empezó todo. Eran además unos tiempos aquéllos –finales de los años setenta– que quizá también se prestaban a un mayor compromiso.

En efecto, hoy parece haber un número menor de ingenieros de caminos en puestos de responsabilidad política. ¿A qué lo achacas: a nuestra formación, a...?

Aun siendo cierto que nuestra capacidad intelectual es superior a la media, y que por tanto deberíamos estar más capacitados para ocupar esos puestos de máxima responsabilidad, también da la impresión de que es más cómodo para muchos ejercer la ingeniería sin más. Todavía hay quien piensa, por ejemplo, que porque siempre fue un ingeniero de caminos el Comisario de Aguas, siempre lo ha de ser. Nada te viene dado en la vida, si no luchas por ello, y si no lo mereces. Nuestro prestigio viene de antes, de nuestros mayores. Y eso ya no basta. Hay que remangarse, y demostrar que somos justos acreedores de ese prestigio; que, al cabo, deviene respeto hacia nuestra labor, es decir, independencia y libertad.

No crees que ahora a un joven ingeniero le resulta más difícil llegar, por ejemplo, a un cargo equivalente al de Delegado del Ministerio de Obras Públicas que cuando tú ocupaste con 35 años este cargo.

Pienso que no. De hecho, cuando yo empecé, el escalafón en el Cuerpo era inamovible: ascendías, sobre todo, por edad. Cosa bien distinta eran, y son, los puestos de decisión política: para éstos hace falta tener voluntad y convencimiento.

En 1983, cuando se crea la Administración autonómica, os incorporáis *ab initio* algunos ingenieros de caminos. ¿Qué aportación distintiva hicisteis?

La primera, las certificaciones de obra. [Risas]. Quiero decir que cualquier trámite administrativo, hasta el más común, había que crearlo *ex nihilo*, copiando, claro está, lo que ya se hacía en el Estado. Por encima de cualquier otra consideración, yo destacaría nuestro rigor y afán de coordinación en todo cuanto se emprendió, y específicamente, y porque era una de las competencias transferidas, todo lo relacionado con las obras hidráulicas, de que tradicionalmente se habían encargado los compañeros de Confederación.

Habiendo tenido un pie en cada orilla: Administración estatal vs. Administración autonómica, ¿qué las diferenció de principio, qué las diferencia?

El primer error que se comete al crear la Junta de Castilla y León, y porque era obligado quizá, es copiar la estructura de la Administración estatal: así también copias las mismas carencias, las mismas inercias. La ventaja mayor, que todos éramos muy jóvenes, y el inconveniente principal, que todos éramos muy jóvenes. Quiero decir que éramos más dinámicos, pero a cambio, nos faltaba la experiencia, que siempre temple, que siempre equilibra. Otro error – que persiste– fue implementar la muy común práctica de las comisiones de servicio –en lugar de primar los concursos de mérito– y a la vez habilitar un muy alto número de puestos de libre designación: de esta manera, el técnico se encuentra más desprotegido.

De todos los puestos que has desempeñado, bien como técnico, bien como decisor, en la Administración, ¿con cuál te quedarías?

Con los dos cargos relacionados con la vivienda: Delegado en el Ministerio y Director General en la Junta. Tú puedes proyectar y construir una presa o un puente magníficos, que sin duda aportan a toda la sociedad una mejora, pero la cercanía con el administrado, el saber que has arreglado la vida de una persona con nombres y apellidos, como ocurre cuando entregas una vivienda



de protección oficial, satisface más, mucho más. Además, he de reconocer que nunca tuve la vocación tradicional, o que parece tradicional, del ingeniero de caminos, que para algunos, dentro y fuera de la profesión, se confunde con el de "calculista". Al acabar los estudios, ya tuve claro que un buen ingeniero, como *primus inter pares*, y sin menospreciar a nadie, puede ser un muy buen gestor de ideas para que algo se haga realidad, pero no tanto quien ha de preocuparse de los detalles de cómo se hace esa realidad.

¿Cómo ha sido tu breve experiencia en el sector privado? ¿Qué aporta un funcionario "de toda la vida" a una empresa?

A mi juicio, no se trata tanto de la cualificación, como del tiempo. La diferencia entre ejercer un cargo, directivo, en una empresa o en la Administración no es mucha, pero sí importa el concepto de tiempo: en esta última, por así decir, las horas son largas y la puesta de sol depende de muchos condicionantes; en la empresa privada has de ser siempre el más rápido si quieres competir con ventaja.



Hablemos ahora de las infraestructuras en Castilla y León. Fuiste uno de los responsables de los primeros Planes Regionales de Abastecimiento y de Saneamiento de la Junta de Castilla y León. A la vista de lo llevado a cabo, ¿qué cambiarías en ellos, con qué te quedas?

El mérito principal de aquellos Planes fue, sin ninguna duda, poner orden, que ya era mucho. Entonces no existía como tal una planificación de este tipo de obras, y tan pronto se aprobaba ejecutaba las obras de un determinado Ayuntamiento porque lo "exigía" un determinado alcalde, como se ordenaba redactar un proyecto sin haber ejecutado los proyectos que ya estaban redactados. Lo primero que hicimos fue diagnosticar, detectar las necesidades *in toto*, con una visión global, y con esos números, con esas "verdades", luego fue más fácil coordinar a las distintas Administraciones involucradas.

¿Se tuvieron en cuenta, especial y suficientemente, las particularidades de esta región, en que la gran mayoría de núcleos, a más de dispersos, suman una población escasa? Sobre todo, a efectos de explotación.

Es verdad que la explotación, en regiones como la nuestra, es ciertamente compleja. Nosotros propusimos crear incluso, con el apoyo de las cajas regionales, una empresa pública como Aguas de Barcelona (que tenía entonces detrás a La Caixa), y no sólo para explotar, sino para crear valor a la economía castellano-leonesa. También pensamos en fijar un canon para todos los Ayuntamientos, de tal manera que hubiera un equilibrio entre las explotaciones más costosas y las más baratas. O, por ejemplo, hacer contratos únicos por ríos, o por tramos, con empresas explotadoras, y así propiciar una optimización económica. Pero se ha demostrado que no es tarea fácil.

En estas cuestiones medioambientales, ¿no crees que los ingenieros de caminos seguimos pecando de *esprit de géométrie*, en lugar de primar el *esprit de finesse*, según la célebre distinción pascaliana? Esto es: ¿no demanda la sociedad, nos guste o no, otra mirada hacia el medioambiente, que vaya más allá de proyectar y construir?



Confundimos muchas veces, y es un error grave, el obligado respeto, la necesaria preservación del medioambiente con lo que defienden los ecologistas –y aun no poco fundamentalistas–, y nosotros, cartesianos sin solución, nos enervamos y de mala gana aceptamos ciertas “imposiciones” de los nuevos tiempos. Pero la sociedad actual, como bien dices, exige ir más allá, y lo que a nosotros nos puede parecer, en algunas ocasiones, “tirar el dinero”, a los demás les parece que es el “dinero mejor gastado”. Y por no levantar los ojos, y ver lo que hay, estamos perdiendo muchas oportunidades de trabajo, y también de influir en la política medioambiental.

Y el caso es que cuando tomamos partida, nuestro rigor, nuestra profesionalidad es imbatible, como ha ocurrido, por ejemplo, en la gestión y tratamiento de residuos, donde antes, con los biólogos al frente, la planificación y *mise en oeuvre* eran muy otras.

La Demarcación editó en 1996, junto con la Cámara de Contratistas, un estudio titulado *Castilla y León: Infraestructuras para el siglo XXI*, en el que tú participaste. Casi veinte años después, ¿cuál es el balance?



Allí nos referíamos, no sé si con estos términos exactos, a las infraestructuras de inercia y de impulso. Las primeras eran las más evidentes: los corredores principales, por ejemplo, de transporte (Palencia-Santander, Zamora-Tordesillas...); las segundas eran una apuesta de futuro para desenclavar comarcas, para impulsar determinados sectores económicos... Las primeras, casi en su totalidad, son una realidad, las segundas, no.

Dentro de éstas, y como responsable del urbanismo, ¿qué opinión te merece la política llevada a cabo en relación con los polígonos industriales?

Ha habido diversas políticas, incluso con criterios dispares dependiendo de la provincia. Había provincias que propugnaban crear una malla de pequeños polígonos y distribuidos por todo el territorio, y había otras que preferían un equivalente a los polos de desarrollo pretéritos. En ambos casos no son acciones suficientes para una nueva implantación industrial

¿Qué particularidades destacarías del urbanismo en nuestra región?

Que no es un urbanismo conflictivo, por cuanto el crecimiento habido en los grandes núcleos de población de Castilla y León no es comparable con el que habido en otras regiones –como la Comunidad Valenciana o Murcia– en que el turismo de masas ha propiciado un aumento de viviendas a todas luces exagerado. Sí representa un problema propio de nuestra Comunidad Autónoma la ordenación del territorio, que no tiene tanto que ver con el urbanismo como con la planificación conjunta del suelo, de los usos, de ciertas actividades económicas... Una ordenación, por cierto, en la que no creen los políticos

Da la impresión de que cada vez son menos los ingenieros de caminos que se ocupan del urbanismo.

Es cierto, y para mí tiene una explicación primera: los arquitectos son legión en los Ayuntamientos. No merece la pena discutir si nuestro tan cacareado corporativismo lo es mucho menos que el de otras profesiones, que lo es; nuevamente pienso que hay que remangarse, y batallar por cambiar la realidad. Muchos arquitectos se ofrecen a los Ayuntamientos para preparar informes, estudios de ideas, etcétera *gratis et amore*, para que así de este primer encuentro surjan proyectos, oportunidades... Debemos entender que nada cae del cielo.

Aunque no tengas una relación directa con las Escuelas, ¿cuál es tu impresión general? ¿Qué destacarías de tu paso por la vieja Escuela de Madrid?

He de decir que mi paso por la Escuela fue, como quien dice, fugaz. Era muy difícil relacionarse con ningún profesor, y a ninguno de ellos puedo calificar de



Maestro. De hecho, aprendí mucho más de mis compañeros, y de mi estancia en el Colegio Mayor.

Y durante tu ejercicio profesional, ¿has tenido algún Maestro?

En mis inicios hubo una persona que, por encima de todo, me enseñó a razonar, a situarme por encima del problema y luego entrar en el detalle, y no al revés: se llamaba Rafael Escola, un ingeniero industrial que fundó la empresa de consultoría IDOM en Bilbao. Luego ha habido dos compañeros, éstos sí ingenieros de caminos, que han sido José María Olaguivel y Juan Ernesto Pérez Moreno, que vivió aquí durante varios años: era el delegado de Dragados.

Una tradición que parece haberse perdido en nuestra profesión es la del ingeniero cultivado, humanista. Tú, Javier, que eres académico de la de Bellas Artes de la Purísima Concepción de Valladolid, que publicas periódicamente en EL MUNDO DE CASTILLA Y LEÓN... ¿por qué crees que la profesión se entiende cada vez más como una técnica *stricto sensu*?

En verdad, mis aficiones culturales no nacieron en la Escuela, sino en el Colegio Mayor, en mi casa...; de hecho, pienso que en las Escuelas no se promueven como deberían las artes, las letras, etc., que también contribuyen, desde luego, a que seamos mejores ingenieros. Y en cuanto a los medios de comunicación, es verdad que perdura ese miedo a hablar por lo que pueda pasar, pues directa o indirectamente nuestro trabajo acaba por depender casi siempre de la Administración pública, es decir, del político, pero nuestra capacidad de síntesis, nuestra racional manera de afrontar los problemas, justamente debería propiciar que escribiéramos más en los periódicos, y no sólo de asuntos propios de nuestro sector.

En los últimos años se ha incorporado la mujer a nuestra profesión. Aparte de acabarse felizmente con una anomalía secular, ¿qué aportan las compañeras?

Antes de contestaros, os daré cuenta de una anécdota: cuando yo estudiaba la carrera, se matriculó la primera mujer en la Escuela. No recuerdo su nombre

–no era Carmen de Andrés– pero sí que según leía las listas el profesor, cuando llegó al nombre de esta chica, dijo: “vuelvan a llevar estas listas a Secretaría, que tienen un error”. [*Risas amargas*]. Yo pienso que tienen más ganas, y eso es bueno para todos, pero quiero también pensar, y así debe ser, que no hay ninguna distinción específica, esto es, que una mujer ingeniero o ingeniera, no es sino un ingeniero más. Por otra parte, y a las pruebas me remito, en las oposiciones aprueba un mayor número de mujeres que de hombres.

Por último, y habiendo sido Decano de esta Demarcación [1988-1992], y habiendo recibido la Medalla al Mérito Profesional del Colegio [2001], ¿cómo debe replantearse el Colegio su labor para contribuir a hacer mejores ingenieros? ¿Qué servicios debe dar o mejorar?...

Para mí, el Colegio no debe olvidar, sobre todo, que constituye el único referente, de verdad, para todos los ingenieros de caminos. Digo esto porque cuando yo terminé los estudios, sólo había una Escuela, y nos unía una única y misma formación. Ahora la formación es muy diversa, hay muchas Escuelas. También debe fomentar el compañerismo –que nada tiene que ver con el corporativismo–, y con más razón en una profesión como ésta en que la movilidad geográfica es superior a la media. Y, desde luego, tratar de prestigiar la profesión, aunque yo soy firme partidario de lo individual frente al gregarismo, esto es, que el prestigio lo dan principalmente algunos compañeros con nombres y apellidos. En relación con los servicios que debe dar el Colegio, conviene tener en cuenta que das los servicios en función de tus ingresos, y esto a veces se olvida. En todo caso, creo primordial el servicio de información que presta el Colegio en Castilla y León.

[Entrevista realizada en Valladolid, el 2 de marzo de 2011, por María González Corral y Javier Muñoz Álvarez]