



JESÚS DE MIGUEL BRAVO

INGENIERO DE CAMINOS e INGENIERO DE ARMAMENTO Y CONSTRUCCIÓN. Jefe del Servicio Militar de Construcciones: Zona de Valladolid. Teniente Coronel.

Estudias el bachillerato en Palencia, en el Instituto (público) Jorge Manrique; no tienes ningún antecedente familiar en la profesión pero sí vínculos fuertes con el mundo rural. ¿Por qué optas por estudiar Caminos en lugar de Agrónomo?

En efecto, parecía más lógico cursar los estudios de ingeniero agrónomo, y más cuando, por qué negarlo, no tenía una vocación clara. En relación con el “encontrar” la vocación, justamente ese año quitaron un curso común para las ingenierías que se impartía en la Universidad de Valladolid: de haberlo cursado, quizá podría haber elegido con mayor conocimiento de causa. Luego todo fue mucho más sencillo: me acerqué a Madrid con otros dos compañeros de Palencia, Antonio Alonso Burgos y Javier Ibáñez, y nos matriculamos juntos en Caminos. También he de decir que así hice feliz a mi padre: siempre pensó que ser ingeniero de caminos era “lo máximo”. Por lo demás, y aunque empecé sin vocación, la carrera me satisfizo.

¿Qué destacas de tu paso la Escuela?

Sin ninguna duda, me quedo con el poso que te dejan algunos buenos profesores, no muchos, seis o siete. Así, algunos de los profesores de mi especialidad, las estructuras: Juan Batanero (metálicas), Javier Manterola (puentes), Florencio del Pozo hijo (estructuras)... Y alguno de los clásicos, como Clemente Sáenz Riduejo (geología). También hay que subrayar que en las

“Yo trabajaba haciendo los cálculos estructurales de una refinería en Indonesia, y allí coincidí con algunos ingenieros militares que iban por la tarde a la oficina. [...]. Me pareció que había un buen ambiente de trabajo en el ejército y también me animé porque, la verdad, como decía en sus clases José María Entrecanales, ‘el pan del Estado es escaso, pero su blancura es insuperable’”.





academias había muy buenos profesores, y de no ser por algunos de ellos, el álgebra, por ejemplo, lo habrían aprobado unos cuantos, pues nos examinábamos 1.500 alumnos y si no aprobabas ese "test", no podías continuar los estudios.

Eres uno de los alumnos "excelentes": acabaste con sobresaliente de nota media. ¿Era tan fiero el león como lo pintan?

Bueno, excelente no es la palabra adecuada: yo no terminé los estudios a año por curso, lo que sí hizo, por ejemplo, Antonio Alonso Burgos, uno de esos, éste sí, alumnos excelentes. En cuanto a la fiereza y fauces del león [risas], el nudo gordiano era que no pasabas a 2º si no aprobabas todas las asignaturas de 1º, es decir, que todo era muy selectivo, y así había el cuello de botella que había, estrechísimo. A mi me cabe la duda de que aquello aportara a nadie nada, pues juzgar a alguien sólo por la valía o no para resolver ejercicios puramente teóricos no parece adecuado para saber si ese alumno será mejor o peor ingeniero. Lo que sí aseguraba era, mediante una selección estricta, que no hubiera masificación.

Luego estudiaste en la Escuela Politécnica del Ejército durante 3 años y obtuviste el título de Ingeniero de Construcción y Electricidad. ¿Eran igual de duros los estudios? ¿Ibas mejor preparado que los titulados en otras ingenierías? ¿Qué diferencias había entre las enseñanzas en nuestra Escuela y en la Politécnica del Ejército?

En esta titulación –pues también existía la de Armamento y Material, más propia de los ingenieros industriales– entrábamos arquitectos e ingenieros de caminos principalmente, pero también ingenieros agrónomos, de telecomunicaciones... El requisito primero era haber hecho el servicio militar. Yo era alférez de complemento, pues había hecho las milicias durante la carrera: curiosamente, las hice por semestres, es decir, que empezabas el 1 de julio y acababas el 1 de enero, por lo que perdías el primer trimestre en la Escuela.

Por otra parte, no todos los alumnos de la Escuela Politécnica éramos titulados *ex ante*. Podían acceder también los militares de carrera que habían estudiado en Zaragoza, que con una preparación previa de 2 años entraban luego en primer curso de Ingeniero de Armamento y Construcción.



He de reconocer que quienes mejor iban preparados eran los arquitectos, pues tenían una visión más completa de lo que era un edificio. A mí, por ejemplo, me costaron mucho todas las asignaturas de electricidad e instalaciones. Sí que es verdad que nosotros teníamos grabado –ellos no tanto– eso de que las obras han de ser útiles y económicas. También he de aclarar que la Ley de Ordenación de la Edificación excluye de su art. 2.1.a) –en que otorga a los arquitectos la competencia exclusiva para determinados edificios– las construcciones militares, por lo que los ingenieros de Armamento y Construcción podemos proyectar o construir cualquier obra de edificación militar.

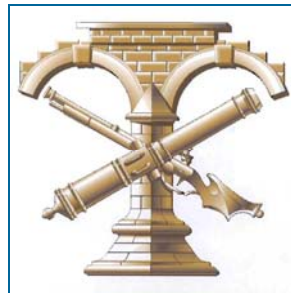


En cuanto a los profesores había de todo, desde quien iba a clase y nos “sacaba a la pizarra” para que diéramos nosotros la lección, que debíamos haber estudiado el día antes (así él no se preparaba las clases), hasta quien no estaba al día en absoluto de su disciplina ni tenía ninguna intención de estarlo, pero había otros grandes profesores, como Cánovas, que llegó a ser catedrático de materiales en la Escuela de Caminos, o como tantos de ellos que por las tardes trabajaban en consultoras de renombre.

Por último, tampoco era muy difícil darnos clase: éramos 7 alumnos en mi curso.

¿Tenían un espíritu castrense acusado los profesores?

Se notaba sobre todo en aquéllos que eran militares de carrera, esto es, que habían estudiado en la Academia de Zaragoza, aunque el trato era correcto, aun sin ser de igual a igual, pues hasta graduarte no eres capitán.



Emblema del Cuerpo de Ingenieros de Construcción y Armamento

¿Hay alguna compañera ingeniera de caminos en el Cuerpo de Ingenieros de Armamento y Construcción?

Hay, en efecto, una compañera que se apellida Ortiz –ahora no recuerdo su nombre–. Por cierto que próximamente, quien fuera la primera mujer de nuestro Cuerpo allá por 1990, una ingeniera agrónoma, puede llegar a ser también la primera general del Cuerpo. El primer ingeniero de caminos que

llegó a ser general fue Carlos Parra Blanco, a quien el Colegio otorgó una medalla de honor.

¿Sois muchos ingenieros de caminos en el Cuerpo de Ingenieros de Armamento y Construcción? ¿Tenéis alguna relación especial?

Yo calculo que seremos unos 30 sobre un total de 200, pero no existe una relación especial, la verdad.

Antes de entrar en el ejército, te encuentras al acabar los estudios con una crisis importante: crisis del petróleo, Pactos de la Moncloa... ¿Qué similitudes hay entre aquellos tiempos y la presente crisis?

Al empezar la carrera, me acuerdo que un profesor de física nos advirtió de que eso de ganar dinero se había acabado en nuestra profesión. Y al acabar quinto, las cosas estaban todavía peor, aunque había posibles salidas en sectores menos ortodoxos: energía nuclear, empresas petroquímicas –cual fue mi caso–, entidades bancarias, etcétera.

No obstante, esta crisis de ahora es mucho peor por varias razones: primero, porque es general, en todos los sectores, y no sólo en España, y también porque hoy día todo se precipita a una velocidad de vértigo; por otra parte, y en lo que nos incumbe, en aquel entonces todo estaba por hacer, había un “estado de necesidad” de infraestructuras, por usar una expresión de Julio Martínez Calzón, y antes o después, cuando se tuvieran fondos, se construirían las autovías, las depuradoras, etc. como así fue: ahora ya hay mucho camino recorrido, y la inversión en infraestructura no alcanzará las cifras de los últimos años en mucho tiempo.

Empiezas a trabajar en Técnicas Reunidas, S.A., una empresa consultora de las grandes y que ya entonces trabajaba mucho en el exterior, con contratos “llave en mano” [“turnkey contract”]. ¿Por qué decides, teniendo ya trabajo, optar por estudiar en la Escuela Politécnica del Ejército?



Yo trabajaba haciendo los cálculos estructurales de una refinería en Indonesia, y allí coincidí con algunos ingenieros militares que iban por la tarde a la oficina. Por cierto que nada tenían que envidiarnos, pues eran grandes calculistas, e incluso Julio Castejón obtuvo una cátedra en la Escuela de Arquitectura. Me pareció que había un buen ambiente de trabajo en el ejército y también me animé porque, la verdad, como decía en sus clases José María Entrecanales, “el pan del Estado es escaso, pero su blancura es insuperable”.

¿Qué cambios principales notaste entre trabajar en una consultora y en el ejército?

Bueno, en primer lugar te tienes que adaptar el espíritu castrense, y luego entender que las cosas funcionaban de muy otra manera, especialmente en la barra del bar de los oficiales... [Risas].

Enseguida te dan traslado cerca de tu tierra, el Cerrato, y empiezas a encargarte, no tanto de la construcción como del armamento...

Sí, cuando vine a Valladolid me ocupé de la recepción de los camiones del Ejército de Tierra y otros vehículos: BMR, VEC... que se fabricaban en la Iveco-Pegaso. En realidad, trabajaba más bien de relaciones públicas con los suministradores. Imaginaos lo que era controlar la compra de cigüeñales, cuando yo de eso tenía poca idea... Lo que sí había era gente muy, muy preparada, que eran ingenieros técnicos o con títulos de formación profesional de la buena (casi todos ellos habían salido de una escuela ferroviaria que había aquí en Valladolid), hasta el punto de que muchos de ellos daban luego clase en el instituto Cristo Rey.

Poco después, en 1987, te incorporas al Servicio Militar de Construcciones y hasta hoy, en que eres Jefe de Zona. ¿Cuáles han sido y son tus cometidos?

Este servicio nace en 1943 para reconstruir un país que, por razones obvias, tenía buena parte de sus infraestructuras inutilizadas. Se nutría de presos políticos, de personal civil... pero siempre dirigido por un militar. Así, por ejemplo, este servicio fue responsable, por encomienda de la Confederación,

de la desecación de la laguna de la Nava, por ejemplo. Más tarde, este mismo servicio se ocupó de construir las casas cuartel de los tres ejércitos, de la Guardia Civil, etc., siempre por encomienda directa del Gobierno. En estos momentos somos un organismo autónomo que realiza obras para el Ministerio de Defensa, y que se ocupa de todo, salvo de los proyectos, que corresponden a la Comandancia de Obras del Ejército de Tierra.

Entre las obras más destacadas, te has encargado de la rehabilitación y *mise en valeur* de la Sala de Armas del Arsenal de El Ferrol, unas instalaciones que poca gente conoce y que sin embargo están muy cerca de obtener reconocimiento por parte de la UNESCO.

Este antiguo taller de armas lo llegaron a ocupar hasta 1.750 militares, cuando el servicio militar era obligatorio, así que os podéis imaginar las dimensiones de este edificio (la superficie total es de 23.760 m²), que a su vez forma parte de un complejo mucho mayor. Las obras han durado 4 años y los trabajos, en muchos casos, han sido a martillo y cincel: el arquitecto principal, Iago Seara Morales, prohibió el ruido de los martillos neumáticos... [Risas]. En estas obras no tienes que dar un resultado económico, como le exigen al jefe de obra de una constructora, pero debes ceñirte al presupuesto adjudicado (12 millones de euros) y con un arquitecto especialista en restaurar patrimonio, el ten con ten es continuo: la cantería ha de ser perfecta, etc.



Sala de Armas restaurada del Arsenal de El Ferrol



Los compañeros que ingresan en el ejército, ¿suelen hacerlo porque tienen antecedentes?

Sí que te llama más si tu padre, o algún familiar, está ya dentro, pero no creo que todos tengan una vocación clara, y lo hacen más por la seguridad económica, probablemente. Lo que sí ocurre es que luego todos acabamos por engancharnos, pues son muy pocos los ingenieros del Cuerpo que piden excedencia.

Aparte de tu trabajo en el ejército, también has sido presidente de la Comunidad de Regantes del Canal de Villalaco durante catorce años.

Bueno, en realidad, en este puesto no he ejercido de ingeniero, sencillamente mi familia era también uno de los regantes, y la propia Comunidad me pidió que la presidiera, habida cuenta mi cercanía con Antonio Alonso Burgos – entonces presidente de la CHD– las obras de mejora de regadíos que se iban a acometer eran importantes, con una actuación sobre treinta y pico kilómetros y con un importe de 22 millones de euros. Quien ha llevado las obras ha sido un compañero de la Confederación, Juan Pedro Moreno.



Por último, y con la ventaja de que tú también estás colegiado en otro Colegio y puedes comparar, ¿qué no hace, qué hace mal nuestro Colegio?

Es verdad que tenemos un Colegio específico de Ingenieros de Armamento y Construcción, y que puedo visar en él trabajos que no tienen que ver con el ejército, pues nuestro título está reconocido como el de cualquier otra ingeniería, pero es un Colegio residual, que tiene muy poca actividad. Pagamos 50€ al trimestre pero no incluye seguros de responsabilidad civil.

En relación con nuestro Colegio, el de Caminos, de verdad que no tengo ninguna queja: los envíos electrónicos me parecen buenos para estar al día de muchas cosas, el visado es rápido, y todo son facilidades. Sí que echo en falta, y aun siendo consciente de las posibilidades económicas de nuestra Demarcación, que no pasa por su mejor momento, más cursos y jornadas de formación.

[Entrevista realizada en Valladolid, el 25 de abril de 2012, por María González Corral y Javier Muñoz Álvarez]