



Colegio de Ingenieros de Caminos,
Canales y Puertos

castilla y león

PABLO OTAOLA UBIETA

GERENTE de la Comisión Gestora de Zorrotzaurre

Estudias Caminos en Madrid, siendo de Bilbao: ¿no te atraía la ingeniería industrial?

En realidad yo me marché de Bilbao con siete años, primero a Málaga y luego a Madrid. Lo de estudiar Caminos, en principio, no fue algo vocacional, sencillamente era un buen estudiante en el bachillerato, particularmente en matemáticas, y sobre todo tuvo mucho que ver el hecho de que mi padre también fuese ingeniero de caminos.

¿En qué trabajó tu padre?

Mi padre termina la carrera en 1940 y le destinan justamente al puerto de Bilbao, su ciudad, que es la de todos nosotros. En 1960 le nombran director del puerto de Málaga —siempre se preció de haber sido el ingeniero más joven de su época en ser director de un puerto. Finalmente se incorporó al Ministerio en Madrid, en la Dirección de Ferrocarriles, donde se jubiló.

¿Hizo mucho por inocularle el 'veneno' de la ingeniería?

Como decía, yo era un buen estudiante y además era el mayor de siete hermanos, así que sí, sí parecía natural que mi padre estuviese ilusionado con

“La Administración central apenas si tiene ya competencias en materia de urbanismo; no obstante ello, y ahora que hay elecciones generales, yo sí trasladaría al nuevo equipo del Ministerio de Fomento la conveniencia de volver a crear una Dirección General de Ciudades (o equivalente) con objeto de compartir experiencias y promover las Sociedades de Concertación”.





que 'Pablito' siguiese sus pasos... Pero lo que de verdad me inculcó, a mí y a mis otros hermanos, fue su visión humanista y, en concreto, el amor por el arte y los idiomas. En unos años en que en España no era muy habitual enviar a los hijos en los veranos al extranjero para aprender idiomas, nosotros ya aprendíamos el francés y el inglés *in situ*. Yo ahora valoro mucho el esfuerzo que supuso para mis padres enviar a sus siete hijos al extranjero. En cuanto al arte, mi padre frecuentaba numerosas galerías y llegó a ser un modesto coleccionista y nos transmitió su pasión.

Hablemos ya de tu paso por la Escuela: profesores, recuerdos...

Para mí la Escuela es, ante todo, decir rugby y amigos (risas). Por eso mi recuerdo de la Escuela es muy agradable, no sé si por eso tardé en terminar ocho años... Pero hablando en serio, recuerdo aquella preparación como muy amplia, como muy completa, y con el paso del tiempo he ido descubriendo que me ha valido para resolver problemas con racionalidad. También recuerdo haber echado en falta una visión más humanista de la ingeniería, de ahí que recuerde sobre todo a los profesores que fueron la excepción en eso: Clemente Sáenz, José Antonio Jiménez Salas, Javier Rui-Wamba y, principalmente, a José Antonio Fernández Ordoñez.

En aquellos años setenta acabar la carrera en ocho años no era, ni mucho menos, un mal promedio...

Yo tardé un año de más por la 'Mecánica' de segundo, con la que estuve todo un año. También influyó que me lesioné jugando al rugby al principio del curso y estuve unos cuantos meses sin poder ir a clase. Aunque tengo buenos amigos en la promoción anterior, para mí fue una suerte acabar en el 78, una promoción de gente magnífica.

En cuanto al rugby, para mí fue una auténtica escuela de vida. Cuando yo llegué había una generación de jugadores que estaba a punto de terminar la carrera y yo tuve que coger el testigo, convirtiéndome en delegado de la sección de rugby a los 19 años. También fundamos un club para competir

fuera de la universidad: era el TECA, resultado de la fusión de los equipos de Telecomunicaciones y Caminos. Ésta fue otra escuela para mí porque éramos un club muy autogestionario donde todos hacíamos de todo. Además también entrenaba a nuestros equipos de cadetes y juveniles. Todo ello me supuso, no sólo forjar amistades, que sin duda fue lo más enriquecedor, sino también madurar y empezar a ejercer las 'habilidades directivas', que dirían en una escuela de negocios... Por último, también me aportó la 'cultura del esfuerzo'.

A partir de tercero, entré en el cine club Caminos. Por cierto que al igual que en el rugby, a mí y a otros compañeros nos tocó recoger el testigo de 'los mayores'. En aquellos años, el cine club Caminos era faro y referencia de la Ciudad Universitaria; vale con decir que fue uno de los pocos y primeros lugares públicos donde se pudieron ver películas prohibidas como *El Acorazado Potemkin*, de Serguéi Eisenstein, o *Viridiana*, de Luis Buñuel (*).

A propósito del esfuerzo, estudias la especialidad de urbanismo, que a veces algunos ingenieros-ingenieros —léase calculistas o asimilados— tienen por menos que las especialidades de hidráulica o estructuras.

Sí elegí la especialidad de urbanismo —que por aquel entonces lo era también de transportes: carreteras, ferrocarriles, puertos...— porque ya empezaba a llamarme la atención el urbanismo por lo que tenía de más general. En cuanto a la especialidad, guardo buen recuerdo de algunos profesores —así, Enrique Calderón, por ejemplo—, pero a mis grandes maestros los conocí luego, en el ejercicio de la profesión: Fernando Menéndez, Pedro Puig-Pey, Felipe Manchón, Carlos Corral, Francisco Fernández Lafuente, Miguel Aguiló..., por citar sólo algunos.

Antes de comenzar con tu trayectoria profesional, parémonos un poco en el urbanismo y en aquellos urbanistas. ¿Por qué razones, a tu juicio, hemos perdido fuelle, no sólo en el urbanismo, sino también en la ordenación del territorio, en la economía del transporte, etc., cuando había unos ingenieros como aquéllos, no sólo grandes profesionales, sino incluso pioneros en algunos campos?



En primer lugar he de decir que yo me declaro un fan de los ingenieros de caminos y lo digo sin ánimo corporativo. De igual manera defiendo el binomio arquitecto-ingeniero y la conveniencia de que los equipos sean multidisciplinares. Si bien es cierto que no solemos ser tan creativos como los arquitectos, nosotros aportamos en cambio una racionalidad, un rigor y una capacidad de gestión de mucho valor añadido, además de contar con una visión amplísima del territorio por nuestra formación en materia específica de infraestructuras, tanto en su concepción como en su gestión.

Me da mucha pena que hayamos abandonado el urbanismo, después de que los ingenieros de caminos fueran los pioneros del urbanismo en España: pensemos en Ildefonso Cerdá, Pablo Alzola, etc. A finales de los 60 y principios de los 70 salió una generación importante en el campo del transporte, entendido en su sentido más amplio, con una visión humana y social de la ingeniería, y que participó junto a los arquitectos en los planes de urbanismo que se hicieron durante la Transición. Yo he tenido la suerte de conocer y trabajar con muchos de ellos. Pero la realidad es que hemos dejado el urbanismo en manos de los arquitectos.

Tampoco hay que olvidar que, hasta el inicio de la crisis, redactar un proyecto de construcción era mucho más rentable y cómodo que redactar un plan urbanístico habida cuenta los trámites engorrosos y los habituales retrasos — también en el cobro de los honorarios— que conlleva su aprobación definitiva. Del mismo modo, consecuencia del auge constructor, los sueldos en la contrata eran golosos para cualquiera, con cuanta mayor razón para los ingenieros jóvenes.

¿No crees que hemos vivido también ajenos a ciertas apuestas de la propia sociedad en relación con una movilidad más sostenible, con una construcción más 'verde', etc.? ¿O siquiera que lo hemos asumido con cierto retraso?

Sí, la profesión se ha volcado en la construcción y creo que lo hemos hecho muy bien en cuanto a la gestión de las obras en sí, pero, como dices, perdiendo de vista otros objetivos y fallando un poco en la planificación. Por

eso, sí creo que hemos tenido responsabilidad en el desarrollo desmesurado que ha habido en España y ahora debemos, por un lado, ejercer una labor más crítica con la planificación de las infraestructuras y, por otro, explicar mejor a esa misma sociedad, no sólo la labor indispensable de tantos grandes ingenieros como hay en la profesión —muchos de ellos valedores directos de unos usos medioambientales mejores y más sostenibles, como puede ser el caso de los compañeros de las Confederaciones Hidrográficas—, sino la necesidad de que haya profesionales bien formados que defiendan el interés público frente a ciertos radicalismos ecologistas o demagogias políticas.



Hablemos ya de tu trayectoria profesional. Acabas en 1978 y diez años después estás en la oficina del Plan General de Ordenación Urbana de Donostia-San Sebastián. ¿A qué te dedicaste en ese intermedio?

Primeramente quería llamar la atención sobre el momento en que terminé la carrera, unos meses después de firmados los Pactos de la Moncloa, lo que da



una idea de la situación económica tan adversa que vivíamos. Lo digo para que los ingenieros más jóvenes no desesperen, pues aunque son épocas muy distintas, en aquellos años también era muy difícil encontrar trabajo para un ingeniero de caminos en España, incluso en el sector de la construcción —la gente se iba a Libia, a Irak, o tenía trabajos menores como yo—.

En los primeros cinco años hubo rugby, restauración y trabajos ocasionales de ingeniería; en la segunda mitad ya hubo más ingeniería. Me explico.

Cuando termino la carrera tengo la oportunidad de entrar a trabajar en una constructora, pero ya desde un inicio tuve claro que la obra no era lo mío. Por otra parte, desde el servicio de empleo del Colegio me ofrecieron algún trabajo: traducir del inglés un libro de presas chinas, que no llegué a acabar pero que me permitió conocer a José Torán muy poco antes de su muerte, y un trabajo para el Plan General de Madrid, que me permitió iniciar la relación con Felipe Manchón.

En paralelo, la federación española de rugby me encomendó la 'reconquista' de los territorios astures para el rugby —para el deporte del balón ovalado—; allí estuve un año como monitor, recorriendo Asturias y disfrutando de la hospitalidad de los asturianos. También por aquellos tiempos me decidí a vivir la experiencia de montar un restaurante con otro compañero y con varios arquitectos. La idea era simple: para pagar los gastos generales del estudio que queríamos montar y así poder ejercer nuestra profesión con las espaldas cubiertas, abrimos un restaurante, "Absentia", en San Lorenzo de El Escorial, muy cuco, con un jardín romántico de película; el éxito social fue inmediato y el fracaso económico... tardó un poco más en llegar [risas]. Por cierto que lo de referirme al jardín como "de película" no es una frase hecha: allí se rodó en parte *Demonios en el jardín*, de Manuel Gutiérrez Aragón, con Ana Belén y Ángela Molina como actrices principales, una película que obtuvo la Concha de Oro del festival de San Sebastián de 1982.

En los siguientes cinco años me centré ya en la ingeniería, haciendo todo tipo de trabajos con dos compañeros de promoción, Alfonso Álvarez Cienfuegos y

Tomás Fernández, de los que también aprendí mucho. Hicimos estudios de transporte para la recién creada Comunidad de Madrid, algunos estudios hidrológicos en Extremadura, colaboraciones en planes de urbanismo... En fin, todo lo que iba saliendo. El trabajo más importante fue la propuesta de peatonalización del entorno del acueducto de Segovia.

[En 1988 te incorporas al equipo redactor del PGOU de San Sebastián como ingeniero responsable de las áreas de Tráfico, Transporte y Diseño Urbano. ¿Cómo se hacía el urbanismo entonces?](#)

Incorporarme al equipo dirigido por el arquitecto Pacho de León, sin duda otro de mis maestros (**), fue una suerte y supuso un cambio radical en mi vida: vuelvo al País Vasco, conozco una Administración por dentro y empiezo a trabajar realmente en el urbanismo.

Lo primero que hay que decir es que aquella oficina del Plan, aunque estaba dentro del ayuntamiento, tenía una fecha de caducidad, la elaboración del Plan, y tuvo una gran autonomía para trabajar. Pacho formó un equipo pequeño, pero muy potente y muy cohesionado (todavía seguimos quedando a comer una o dos veces al año). Por otra parte, definimos una forma de trabajar novedosa porque no sólo nos encargamos de la elaboración del Plan General, también hicimos planes especiales, estudios de tráfico y hasta proyectos de urbanización. El hecho de entrar en todos estos temas nos permitió un gran conocimiento de la ciudad y de sus agentes, lo que enriqueció mucho el Plan General. También fuimos innovadores en la realización de los planes de tráfico, para los que realizamos programas de participación ciudadana, con exposiciones, presentaciones, folletos e incluso el buzoneo de encuestas a los vecinos.

[Vistas las cosas desde el tiempo que ha pasado, ¿cuán diferentes fueron las actuaciones urbanas en San Sebastián y luego en Bilbao?](#)

En cuanto a cómo se abordaba el urbanismo entonces y ahora, los condicionantes jurídicos, medioambientales, políticos, etc. han cambiado





notablemente. Con carácter general, creo que hemos ido de un extremo al otro y vuelta a empezar. Del urbanismo autárquico, que permitió el crecimiento desordenado de nuestras ciudades, con la democracia pasamos a hacer planes con excesiva definición con los que se pretendía controlar el desarrollo de las ciudades para garantizar un urbanismo de calidad. En los años 90 fueron surgiendo las sociedades urbanísticas públicas, cuyo mejor ejemplo ha sido Bilbao Ría 2000, desde las que se ha hecho un urbanismo consensuado. La liberalización de la Ley del Suelo y la bonanza económica nos volvió al desorden, lo que hemos llamado la burbuja inmobiliaria. Ahora estamos desorientados...

En 1992 te incorporas a otro equipo irreplicable, esta vez en Madrid: la Dirección de Planificación Intermodal del Transporte en las Grandes Ciudades del entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Yo llego al Ministerio un poco por azar y porque estaban buscando a alguien del País Vasco y, mejor, de Bilbao. Cuando se nombra a Josep Borrell ministro se unen los ministerios de Obras Públicas y Transportes y se crea la Dirección General de Planificación Intermodal del Transporte en las Grandes Ciudades. Aquello se concibió en su conjunto como un *think tank*, un equipo de 9 ingenieros de caminos + 1 arquitecto, Félix Arias, que años más tarde sería presidente de SEPES. Era una gente preparadísima, y yo tuve la inmensa suerte de que se acordaran de mí. El caso es que las grandes actuaciones en ciudades se agruparon por zonas geográficas y yo me ocupé del norte: El Ferrol —no se llegó a ningún acuerdo—; Oviedo —se crea la Sociedad Cinturón Verde de Oviedo, con Vicente Sánchez al frente, que hizo una labor magnífica—; y Bilbao. En Bilbao y en el País Vasco gobernaban el PNV y el PSE, y además con Borrell había muy buena química, así que fue fácil poner en marcha el proyecto, si bien para mí uno de los aciertos de la operación fue nombrar como presidente de la sociedad Bilbao Ría 2000 al alcalde de la ciudad —Josu Ortuondo, que era del PNV—, a diferencia de lo que ocurría en otras sociedades, donde este cargo lo ocupaba el Secretario de Estado.

Dejas el Ministerio y Madrid por Bilbao, un paso adelante en lo profesional y una vuelta a la infancia...

Sí, en cierta medida sí, pues marché con siete años y volví con cuarenta para quedarme, pero es que en mi casa siempre hemos sido muy de Bilbao, pues nunca hemos dejado de ir allí y, como digo, lo de ser de Bilbao lo vivíamos en casa, ya estuviéramos en Madrid o en Málaga.

Hablemos ya de Bilbao Ría 2000: empezas de cero y estás ocho años, tiempo suficiente para cambiar la ciudad. ¿Cómo fueron los inicios?

En realidad el cambio ya estaba en marcha, pues las obras del metro habían empezado en 1988 —se inauguró en 1995— y las del Guggenheim a finales de 1993 —el museo se inaugura en 1997— y así sucesivamente; los noventa supusieron en Bilbao un auténtico cambio de época. Dentro de este espíritu, a finales de 1992 se crea Bilbao Ría 2000 S.A., una sociedad de capital público —50% la Administración Central y 50% las administraciones vascas: Gobierno Vasco, Diputación Foral de Vizcaya y Ayuntamientos de Bilbao y Baracaldo, incorporándose este último en 1996—. Por su parte, el consejo de administración estaba integrado por 20 miembros, representantes al máximo nivel de las diferentes administraciones: el Secretario de Estado como vicepresidente, consejeros del Gobierno Vasco, el presidente de la Diputación y dos diputados forales, los presidentes de la Autoridad Portuaria de Bilbao, de FEVE, de SEPES y distintos concejales. Todos ellos actuaron con generosidad y altura de miras y, salvo en una ocasión, todos los acuerdos salieron adelante por unanimidad. Yo llego en enero del 93 y en verano ya habíamos conformado un equipo de 7 personas: un ingeniero de caminos ferroviario, un arquitecto, una abogada, un delineante y dos secretarías. Posteriormente se incorporó un economista y llegamos a ser 22 cuando me marché.

Lo más difícil fue empezar la primera obra, pasar de cero a uno, y lo conseguimos en poco más de dos años: el desvío y soterramiento de FEVE en Ametzola. Gracias a esta obra todos, empezando por nosotros mismos, empezamos a creer que el proyecto sería un éxito.



La actuación de Bilbao Ría 2000 ha sido un modelo dentro y fuera de España.
¿En qué consistió?

Por un lado, ya he explicado el accionariado, novedoso y aparentemente complicado, y el equipo técnico, pequeño pero de gran calidad.

Una característica fundamental ha sido la financiación, ya que no nos dieron dinero sino suelo para transformar y vender. La actuación de Bilbao Ría 2000 apenas ha tenido fondos de las administraciones, salvo una parte de Fondos FEDER de la Unión Europea.

Respecto a las actuaciones en sí, fuimos definiéndolas de una en una, pero sin perder de vista el conjunto. La primera fue la que denominamos Operación Abandoibarra-Variante Sur, que consistía en desarrollar la regeneración urbana en Ametzola (estaciones de mercancías de Renfe y FEVE) y Abandoibarra (puerto, estación de contenedores de Renfe y antiguo astillero Euskalduna); con las plusvalías generadas pudimos construir la Variante Sur Ferroviaria (un trazado de 3,5 km, con 4 nuevas estaciones, que luego se cubría para crear la Avenida del Ferrocarril). Y algo muy importante para mí, dividimos el proyecto en fases y empezamos por lo más sencillo, la actuación de Ametzola.

Tras tus ocho años allí ¿Cómo resumirías tu paso por Bilbao Ría 2000?

Resumir aquí todo lo que hicimos y se sigue haciendo, nos llevaría mucho tiempo pero sí quiero subrayar que la operación salió adelante porque todas las Administraciones implicadas y sus representantes actuaron con una generosidad admirable. Como muestra de ello podría ser la cesión gratuita del suelo de Abandoibarra por parte de la Autoridad Portuaria de Bilbao.

También creo que el equipo fue fundamental. Trabajábamos con una estructura horizontal y con una gran implicación de todos en cada proyecto; había muchísimas reuniones con los técnicos de las administraciones y organismos para coordinar las actuaciones; nos implicamos mucho en

informar a los vecinos, editábamos un periódico informativo que repartíamos por los barrios; etcétera.



En fin, fue una experiencia que empezó siendo ilusionante y acabó siendo el trabajo del que me siento más orgulloso: aún te encuentras con gente de cierta edad que conoció el antes y el después y siempre te comentan lo bonito que está Bilbao; paseas por las márgenes, por los parques y ves que son espacios vivos, vividos... En conclusión, qué os voy a decir yo.

Cuéntanos similitudes y diferencias entre Bilbao Ría 2000, que abandonas justamente en el año 2000, y la actuación en la península de Zorrotzaurre, de que te responsabilizas en 2004.

Una primera semejanza es que el órgano gestor lo preside también el alcalde de Bilbao; diferencias hay varias. Primeramente, Bilbao Ría 2000 era una sociedad de capital público y en el caso de Zorrotzaurre se trata de una entidad público-privada, con unos intereses económicos más marcados. En segundo lugar, mientras que en el caso de Bilbao Ría 2000 los suelos eran



propiedad de la sociedad y los vendíamos según condiciones que fijábamos nosotros, en Zorrotzaurre se trata de una Junta de Compensación, que se encarga del planeamiento y de los proyectos y obras de urbanización, pero no es propietaria del suelo. En tercer lugar, está la ocupación del suelo: en Zorrotzaurre cuando empezamos a actuar había un centenar de empresas con alrededor de mil trabajadores y también mucho suelo contaminado, mientras que en Bilbao Ría 2000 los ocupantes del suelo eran infraestructuras públicas. Por supuesto, la capacidad presupuestaria ahora es mucho menor como consecuencia de la crisis.

Por último, y ésta es una distinción en positivo por lo ilusionante, en Zorrotzaurre hay un barrio existente (400-500 personas) que hay que rehabilitar y un patrimonio industrial que conservar y 'resucitar', lo que hemos llamado Isla Creativa: en las antiguas naves se abren clubes de jazz, pequeños teatros, start-ups...



Tanto en Bilbao Ría 2000 como en Zorrotzaurre han participado "arquitectos estrella", por decirlo con el crítico Llätzer Moix, autor del libro *Arquitectura milagrosa: Hazañas de los arquitectos estrella en la España del Guggenheim*.

Es cierto que en Bilbao hemos tenido muchos "arquitectos estrella" y también en Bilbao Ría 2000, como en el concurso para el diseño de Abandoibarra, que ganó César Pelli y en el que participaron Ricardo Bofill, Patxi Mangado, Eduardo Arroyo y un ingeniero de caminos que no se puede calificar de estrella pero que brillaba con luz propia, como era José Antonio Fernández Ordóñez. En aquel concurso, por cierto, tuvieron una participación muy activa tanto nuestro Colegio como el de arquitectos, lo que redundó muy positivamente en la calidad del conjunto.

Pero, como contrapunto, en Bilbao Ría 2000 también apostamos por los arquitectos jóvenes locales. Para la estaciones de la Variante Sur hicimos concursos con arquitectos de menos de 35 años. También nos implicamos en el programa European para arquitectos jóvenes, esta vez a nivel europeo. La experiencia de conjugar la arquitectura cosmopolita de profesionales de fama internacional con la arquitectura enraizada en el país de jóvenes que iniciaban su carrera me parece que fue todo un acierto, ahí están los resultados.

En el caso de Zorrotzaurre se hizo un concurso de méritos que ganó Zaha Hadid con un equipo muy completo y francamente bueno. Al frente estaba una arquitecta italiana, Manuela Gatto, e incluía a la ingeniería londinense Arup, a los paisajistas de Gross Max y a Larry Barth, un urbanista americano afincado en Londres; todos ellos se involucraron mucho en el proyecto.

Hablemos ahora de una etapa profesional de tu vida, desde 2001 a 2004, cuando menos llamativa, tu paso por el IVAM, el Instituto Valenciano de Arte Moderno. ¿Qué hace un ingeniero como tú en un lugar como éste?

Nuevamente, y como ocurre tantas veces en la vida, en buena medida fue fruto del azar. Yo había tratado a José Antonio Fernández Ordóñez cuando



participé en la catalogación de puentes de León que se hizo desde su cátedra de 'Historia y estética de las obras públicas', y siempre compartí esa visión suya tan machadiana de «a la ética por la estética», cuya mejor y más coherente demostración fue el Museo de Escultura al Aire Libre de la Castellana, que en su día me pareció una actuación asombrosa, ejemplar (****). A raíz de que su propuesta ganara el concurso para el diseño de la pasarela en Abandoibarra —construida en acero inoxidable y madera de lapacho— tuvimos una relación más directa y habitual y me presentó a gente relacionada con el arte, como Eduardo Chillida o Kosme de Barañano, con los que hicimos el Itinerario de la Memoria, un conjunto de 6 esculturas en el parque de ribera de Abandoibarra. Luego resultó que nombraron a Kosme director del IVAM. El caso es que yo creía que mi trabajo en Bilbao Ría 2000 había dado de sí todo lo que tenía que dar y Kosme pensó que yo podía ayudarle en Valencia, entre otras razones porque se iban a iniciar unas obras de ampliación del museo y mi perfil técnico le parecía muy a propósito.



Estás dos años de director adjunto y otro de director técnico de las obras de ampliación. ¿Con qué te quedas de aquellos tres años?

De mi primera etapa me quedo, sobre todo, con toda la gente que conocí esos años, especialmente en el propio museo, y con el trato directo con los artistas que pasaron por allí. Por otro lado, para mí supuso un aprendizaje de lo que es un museo y creo que colaboramos a modernizar el IVAM. También pude visitar otros museos, pensando en el proyecto de ampliación, y tengo un recuerdo especial de un viaje a Estados Unidos para visitar sus museos

promovido y financiado por el Departamento de Estado. De mi segunda etapa me quedo con el extraordinario proyecto de ampliación que diseñaron los arquitectos japoneses de SANAA (Premio Pritzker 2010) y que, pese a haber obtenido el León de Oro de la Bienal de Venecia de 2004, fue guardado en un cajón, aparentemente por falta de dinero. Creo que fue una oportunidad perdida. Además, fue un proyecto muy participativo, muy ilusionante para todos los departamentos del museo, elaborado de arriba abajo y de abajo arriba. SANAA tenía un método de trabajo muy atractivo, diferente: trabajaban por aproximaciones sucesivas, partiendo de muchas alternativas de diseño, todas ellas con sus correspondientes maquetas.

En 2004 vuelves a Bilbao. ¿Ya creías concluido tu trabajo en el IVAM, tenías nostalgia de tu ciudad...?

Kosme deja el IVAM en mayo de ese año y mi idea era volver al urbanismo, incluso barajé la posibilidad de pasar un año sabático, pero de nuevo el azar hizo de las suyas. Por aquel entonces me invitaron a formar parte del jurado que evaluó las distintas propuestas presentadas para construir la nueva estación y la sede de Euskotren en Durango. La ganadora resultó ser Zaha Hadid, a quien acababan de encargar el Master Plan de Zorrotzaurre. Hablé con el presidente de la Autoridad Portuaria, que era el mayor propietario de suelo de Zorrotzaurre y, tras consultar con el Alcalde y el Diputado General, me ofreció hacerme cargo de Zorrotzaurre; la operación me resultaba muy atractiva, primeramente porque en cierta medida completaba lo ya hecho desde Ría Bilbao, y en segundo lugar porque sí que tenía cierta nostalgia, sí que me apetecía volver a Bilbao.

Una vez conocido el grueso de tu hacer profesional principal, hablemos de tu papel como urbanista asesor allende nuestras fronteras, muy centrado sobre todo en Francia, donde tienes un predicamento grande: has sido varias veces jurado en concursos internacionales e incluso en el Gran Premio de Urbanismo de Francia; eres miembro asesor de la Misión Interministerial para el Proyecto Urbano



de Marsella; miembro del “Cercle de Qualité” de Euralens, una iniciativa que pivota alrededor del nuevo Museo del Louvre en Lens...

En relación con el urbanismo en Francia destacaría por sobre todas dos particularidades: una apuesta decidida por las sociedades de concertación y un empeño activo en preservar el acervo común. De lo primero diré que allí son muy habituales las SEM o Sociedades de Economía Mixta —hay unas 200— que son, para entendernos, sociedades tipo Bilbao Ría 2000, Cinturón Verde de Oviedo, etc. Desgraciadamente aquí ese camino no se continuó por varias razones, y acaso la principal sea que la Administración central apenas si tiene ya competencias en materia de urbanismo; no obstante ello, y ahora que hay elecciones generales, yo sí trasladaría al nuevo equipo del Ministerio de Fomento la conveniencia de volver a crear una Dirección General de Ciudades (o equivalente) con objeto de compartir experiencias y promover este tipo de sociedades. En cuanto a lo que he denominado ‘acervo común’, en Francia promueven mucho los *ateliers* —talleres, seminarios...—, los *clubs d’aménagement* —coloquios, conferencias...—, los libros de buenas prácticas, etc., todo ello auspiciado en buena medida por la propia Administración central, que se concibe como un lugar común de encuentro de todas las administraciones regionales y municipales, de todos los agentes implicados. Por abundar en la importancia que dan al urbanismo en sentido amplio, vale decir que hay dos ministerios implicados, el Ministère du logement, de l’égalité des territoires et de la ruralité y el Ministère de l’écologie, du développement durable et de l’énergie, además de un Centre d’études et d’expertise sur les risques, l’environnement, la mobilité et l’aménagement (Cerema). Por último, quería subrayar que en el país vecino los ingénieurs de ponts et chaussées tienen un peso mucho mayor en la concepción de las ciudades, de las áreas metropolitanas que nosotros aquí en España. De hecho, y por poner un solo ejemplo, una actuación que cambió París como acaso no ocurría desde Haussman, el barrio de la Défense, estuvo capitaneada por ingenieros de caminos —Jean Millier, Bernard Pilon—. Allí los equipos multidisciplinares se entienden con mucha mayor naturalidad e incluso necesidad que aquí.

A propósito de actuaciones emblemáticas, explícanos un poco en qué consiste el “Cercle de qualité” de Euralens y el proyecto urbano de Marsella.

En el primer caso se trata de una región en declive junto a Bélgica, el Nord Pas de Calais, con ciudades que antaño vivían de la minería e industrias afines. El gobierno francés, imitando el modelo de Bilbao, apostó por abrir una nueva sede del Louvre en Lens —un edificio, por cierto, del mismo equipo de arquitectos japoneses, SANAA, que proyectaron la ampliación *non nata* del IVAM—. Un “plano *in progress*”, así podríamos bautizar cómo se está llevando a cabo el nuevo desarrollo urbano en esta región: no hay un *masterplan*, sino que cada pueblo, cada ciudad presenta un proyecto —lo que en Alemania llaman ‘labelización’— y Euralens, una entidad compuesta por colectivos de la sociedad civil adheridos, por técnicos, etc. elige aquéllos que considera más convenientes, todo ello sin menoscabo de las orientaciones estratégicas principales.

En el caso de Marsella —la segunda ciudad de Francia, con cerca de un millón de personas— se celebró un concurso internacional para definir la visión de la nueva metrópoli y yo he formado parte del jurado y les he acompañado durante todo el proceso de concepción del proyecto. Lo que más destacaría de esta actuación es el convencimiento de todas las partes de que el futuro de las ciudades es metropolitano, y ahí, cuando la actuación urbanística trasciende la ciudad, el ingeniero constituye un puntal imprescindible, pues conoce las infraestructuras (de transporte, de agua, de energía...) como ningún otro técnico y ello le da un visión más amplia del territorio.

Para acabar la entrevista, hablemos un poco del Colegio: eres consejero territorial por Euskadi y has tenido un papel protagonista en la elaboración del PDE (Plan Director de Estrategia).

Empiezo diciendo que yo tenía un tanto desatendida mi relación con el Colegio, la verdad; lo redescubro en 2009, cuando me conceden la Medalla al Mérito Profesional —a mi padre le hizo muchísima ilusión, unos meses antes de morir, ver cómo valoraban a su hijo sus propios compañeros, que esto es lo



que me ilusiona de veras; un reconocimiento, por otra parte, que él había merecido más que yo, sin duda—. A partir de ahí me creo en la necesidad de tener un compromiso mayor con el Colegio, con los compañeros, y es entonces cuando entro a formar parte de la Junta Rectora de la Demarcación del País Vasco y, un poco más tarde, en 2012, del Consejo General en calidad de consejero territorial. En aquellas fechas la situación del Colegio, como la de la profesión, era muy difícil y se hacía urgente acometer numerosos cambios, de ahí que se creyera imprescindible elaborar un plan estratégico, no sólo para ordenar el Colegio —reestructuración de personal, prestación de servicios a colegiados, etc.—, sino para redefinir su papel y el de la profesión en la sociedad. He de decir que, a mi juicio, y además en unas circunstancias adversas en lo económico, se ha dado un paso de gigante: reestructuración económica, presencia en la sociedad, apoyo a la internacionalización, reconocimiento del máster.... También quiero destacar que en el Plan Director de Estrategia participaron *gratis et amore* más de 200 compañeros, con Juan Lillo al frente, y uno no puede sino sentirse orgulloso de una profesión en que abundan tantos compañeros 'top'.

Si me lo permites, quisiera terminar lanzando un mensaje de optimismo para los ingenieros más jóvenes; como decía al principio, cuando terminé mis estudios había una crisis profunda en el sector de la construcción, si bien era distinta a la de ahora —por ejemplo, los compañeros que se veían obligados a salir al extranjero estaban bien pagados, cosa que ahora por lo general no ocurre—, pero hay que saber que todas las crisis se superan y además de joven la vida es larga, y de eso doy fe yo, que empecé a ejercer 'en serio' la profesión con más de 30 años. También quiero transmitirles la pasión por el urbanismo, una disciplina multidisciplinar y absolutamente enriquecedora.

[Entrevista realizada en Burgos el 16 de noviembre de 2015
por Carlos Arce Díez y Javier Muñoz Álvarez]

(*) Del escándalo que supuso que dicho film obtuviera la Palma de Oro de Cannes en 1961 —por cuanto 'impía y blasfema' a juicio de la censura del Régimen— da cuenta la prohibición sumarísima de exhibición pública durante 16 años, justamente hasta el 9 de abril de 1977, Sábado Santo y día en que también se legalizó el Partido Comunista de España. Por lo demás, en *Mi último suspiro* Luis Buñuel refiere que «cuando estalló en Cannes el escándalo de *Viridiana*, galardonada en el certamen y denunciada por L'OSSERVATORE ROMANO, parece que una de sus copias fue proyectada en la sala privada de El Pardo para que el general Franco pudiera juzgar por sí mismo el tamaño de sus blasfemias. Y, si es cierta la leyenda que corre, el estólido militar sentenció: "Eso no son más que chistes de baturros"».

(**) «Se dice que vivimos en un país de autodidactos. Autodidacto se llama al que aprende algo sin maestro. Sin maestro, por revelación interior o por reflexión autoinspectiva, pudimos aprender muchas cosas, de las cuales cada día vamos sabiendo menos. En cambio, hemos aprendido mal muchas otras que los maestros nos hubieran enseñado bien. Desconfiad de los autodidactos, sobre todo cuando se jactan de serlo». Antonio Machado: *Juan de Mairena*.

(***) Se trata del paso superior Juan Bravo-Eduardo Dato sobre el Paseo de la Castellana, de José Antonio Fernández Ordóñez (1933-2000) y de Julio Martínez Calzón (1938). Su estructura, de tipo mixto, fue una tipología de total novedad en España, a la cual se incorporó además un esquema, también totalmente innovador en el mundo, de pretensado de la losa del tablero antes de la conexión con el acero estructural. Se introdujeron dos nuevos materiales inéditos en España. El acero estructural Corten, autopatinable, resistente a la corrosión atmosférica; y el hormigón blanco de alta resistencia. El proceso constructivo tuvo un elevado grado de industrialización y prefabricación, con una incidencia casi nula en la ciudad. Finalmente, cabe destacar el tratamiento formal, absolutamente novedoso, en el que lo estructural se combinaba con una formalización de raíces clásicas en la búsqueda de una belleza propia y con muchos matices. El propio José Antonio Fernández Ordóñez ("Puentes de España. Estética, historia y naturaleza", 1988) reconocería que «nuestro propósito fue salvar aquel espacio, convertirlo en un nuevo ámbito público y transformarlo por medio del arte, creando un museo abierto de escultura abstracta bajo el puente con obras de Picasso, Miró, Julio González, Alberto Sánchez, Chillida, Palazuelo, etc., llevando a la calle y acercando



a los ciudadanos esta parcela tan desconocida del arte de aquellos momentos. Se establecía así un diálogo entre el puente (obra del ingeniero) y las esculturas (obra de los artistas) contribuyendo a superar la dicotomía funcionalidad-belleza, y fecundando este espacio urbano con el misterio del arte. El puente sobre la Castellana, de hormigón prefabricado blanco y acerco cortén de color siena oscuro, es un intento en favor de la cada vez más necesaria reconciliación entre la técnica y el arte, en unos años en que su divorcio tendencioso ha superado cotas alarmantes, como si se produjera un continuo y dramático proceso donde los nuevos conocimientos se acumulan sin cesar a la vez que disminuye proporcionalmente la capacidad emocional».

