



Colegio de Ingenieros de Caminos,
Canales y Puertos

castilla y león

JUAN JOSÉ BALBOA GARCÍA

WSP • ASSOCIATE

Nuevamente, ocurre que un leonés, de Ponferrada, estudia en Santander en lugar de hacerlo en Madrid o en La Coruña. ¿Por qué?

No sabría contestar, la verdad, pero es un hecho. En mi caso me admitieron tanto en La Coruña como en Santander. Si elegí esta Escuela fue porque tenía prestigio y La Coruña acababa de crearse.

¿Por qué estudias Caminos? ¿Tenías antecedentes en la familia?

No, mi padre era mecánico en una central térmica y mi hermano era ingeniero industrial. Sí que me gustaban las matemáticas, la física, el dibujo... pero a la vez también era consciente de que no tenía gran capacidad creativa, esto es, que por ejemplo Arquitectura no era el camino. Además Caminos entonces era una carrera universitaria muy prestigiada y había muchas salidas profesionales.

“Aquí la participación pública es mucho mayor, hay más agentes (*stakeholders*). A primera vista puede parecer que el proceso se alarga en demasía pero lo que se consigue a cambio es que al cabo no haya casi nunca reclamaciones porque todo el mundo ha podido opinar durante el proceso. Por otra parte, para un ingeniero constituye un reto saber expresar las cuestiones técnicas en un lenguaje asimilable por cualquier ciudadano”.





¿También estudiaste, como casi todos que lo hacían en Santander en el colegio mayor Torres Quevedo o en el Juan de la Cosa?

No, al llegar estuve en régimen de pensión en casa de una señora y luego ya compartí piso con amigos de la carrera. Es cierto que estudiar en un colegio mayor donde casi todos estudian la misma carrera tiene sus ventajas —por ejemplo, que el flujo de información (apuntes, dudas, etc.) es mayor—, pero a la vez imagino que debe de resultar un tanto asfixiante hablar durante la cena de las ecuaciones diferenciales o que después de hacer un examen estén todos comentando la solución.

¿Te resultó excesiva la dureza de los estudios?

Es un cambio impactante: llegas del instituto con todo sobresaliente y de repente te encuentras con que no vale solo con estudiar, sino que tienes que buscarte la vida, buscar información, resolver los problemas "sea como sea", y acaso esta sea la mejor enseñanza de la carrera vistas las cosas ahora con perspectiva. Por lo demás, casi todas las asignaturas en efecto eran duras, pero quizá en el primer curso por la desorientación se te haga todo más cuesta arriba. Yo, por ejemplo, aprobé Álgebra en la sexta convocatoria, que era la última. Sin embargo, años después me matriculé en Ciencias Exactas en la UNED y todo me pareció mucho más sencillo. De que aprobar en Santander era dura da cuenta de que quienes estudiamos un Erasmus o en Estados Unidos notamos una diferencia abismal: si estudiabas, aprobabas. Yo estudié en Oporto y doy fe de que las Estructuras Metálicas eran otra cosa...

Hay quien sostiene que la carta teórica en las Escuelas es excesiva.

A mí juicio la parte teórica se impartía francamente bien. Sí que es verdad que se echaba de menos una mayor "exposición al mercado laboral", y no me refiero a las prácticas estivales en cuarto o quinto de carrera, sino a que los estudios hubieran estado un poco más enfocados a la realidad de los proyectos, de las obras...



Terminas los estudios y empiezas a trabajar en una promotora-constructora de Santander. A la par cursas los créditos del doctorado pero finalmente no presentas la tesis.

Cuando yo termino los estudios era una buena época en la construcción y no faltaba trabajo. Tres o cuatro meses antes de terminar empecé a colaborar con una empresa, Real de Piasca. Por las mañanas trabajaba de ayudante de jefe de obra de edificación y por las tardes hacía cálculos estructurales. Me di cuenta de que me "faltaban los números" y por eso me matriculé en el doctorado, principalmente en las asignaturas relacionadas con la geotecnia, con las cimentaciones, etc. Ahora me arrepiento de no haber presentado la tesis, pero lo cierto es que tampoco tenía clara la vocación docente y además el tutor no me estimuló mucho, la verdad.

Dejas Santander y después de trabajar en obra durante dos años pasas a trabajar en el mundo de la conservación y explotación de carreteras durante cuatro años —concretamente eres responsable de un sector de las carreteras la Diputación de León—. ¿Qué diferencias principales hay entre construcción y explotación?





Se dieron varias circunstancias. En primer lugar, Real de Piasca casi entró en quiebra, se redujo la carga de trabajo y al reducirse el personal yo me quedé casi solo como jefe de obra junior, sin nadie que me guiara. Por otra parte, volví a coincidir —nos conocíamos desde la EGB— con la que ahora es mi mujer y ella vivía en Ponferrada, así que me volví al Bierzo.

En cuanto al trabajo de conservación de carreteras, por resumirlo mucho, es un trabajo al que, a mi juicio, le sacas provecho sobre todo bien al principio de tu carrera bien al final, pero a mí no me suponía un gran reto profesional, entre otras cosas porque quien había estado antes que yo ya se había ocupado de dejar casi todo definido —los protocolos de actuación, etc.—.

Respecto de las principales diferencias, lógicamente cambia mucho que el cliente sea público o privado, aunque en verdad yo no me ocupaba de las certificaciones en la constructora, sí frente a la Diputación. En cuanto a la conservación gestionas equipos propios, lo que te supone un desafío incluso en el lado más humano, mientras que en la constructora había mucha empresa subcontratada.

Llama la atención que te marchas a Inglaterra en 2006, cuando el sector de la construcción estaba boyante en España, y además no lo haces de mano de ninguna empresa española.

Como decía, profesionalmente no me suponía un gran reto ser responsable de la explotación de carreteras locales y además quería mejorar mi inglés. Envié unos C.V. a varias empresas londinenses, aun siendo consciente de que mi trayectoria profesional aún era corta, y tuve la suerte de hacer un par de entrevistas y de empezar a trabajar enseguida en una consultoría que se ocupaba del diseño urbano para el Ayuntamiento de Westminster.

Llegar de nuevas, en lugar de hacerlo con una empresa española, imagino que tendrá sus complicaciones, no solo en lo laboral, sino en el día a día hasta que te sitúas.

Sí, yo estuve cuatro días en un hotel, pero en 2006 en Londres ya había aplicaciones para buscar piso alquilado y además los compañeros me ayudaron mucho —los australianos, que en muchos casos tienen por hábito empezar a trabajar en Gran Bretaña, también estaban en mi situación y vivían alquilados—.

Luego el “día a día” al principio sí es complicado y todo se hace sobre la marcha: por ejemplo, para abrirte una cuenta bancaria necesitas llevar viviendo allí 6 meses y tener al menos una nómina, pero a la vez tu empresa no puede pagarte porque no tienes cuenta bancaria, etc. En fin, al final hay soluciones para todo y la empresa me facilitó mucho estas cosas —se redactó una carta en que se declaraba mi condición de empleado permanente, etc.—.

En cuanto a las dificultades propias del trabajo, no hace falta ni decirlo, la primera y principal barrera fue el idioma: yo calculo que el grado de comprensión sería de un 70%... Luego hay que tener en cuenta que yo venía de unas empresas muy pequeñas y de golpe me encuentro en una empresa con 5.000 empleados y lo que conlleva: protocolos, escalafones, etc.

Desde entonces te has dedicado al diseño urbano, en algunos casos en proyectos tan grandes como el de la estación High Speed 2 Station en el oeste de Londres. ¿Cómo cambia respecto de lo que hacemos en España?

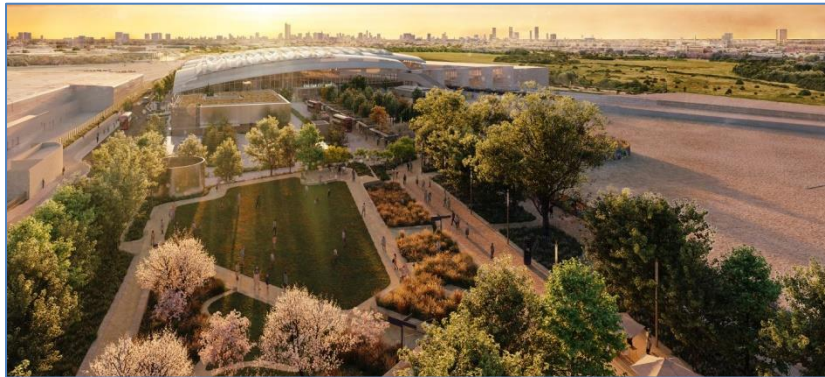
Aquí la participación pública es mucho mayor, hay más agentes (*stakeholders*) y la voz del ingeniero, si bien no es una más, sí que es cierto que no es como en España: allí poco menos que se redacta el estudio informativo o el proyecto, se da un plazo para alegar en el periodo de información pública, de que se informa en el Bolefín, Oficial y se aprueba el proyecto definitivo.

Aquí el proceso es más participativo y, en consecuencia, se suele alargar más en el tiempo: en una primera aproximación se pide por parte de la Administración al ingeniero unos planos primeros, luego se reparten a los





residentes, estos hacen sus observaciones y el ingeniero las responde. Luego el report le llega al gabinete del Ayuntamiento y si lo aprueba entonces sí que ya se hace el estudio del diseño. A primera vista puede parecer que el proceso se alarga en demasía pero lo que se consigue a cambio es que al cabo no haya casi nunca reclamaciones porque todo el mundo ha podido opinar durante el proceso. Por otra parte, para un ingeniero constituye un reto saber expresar las cuestiones técnicas en un lenguaje asimilable por cualquier ciudadano, y no solo eso, sino que te das cuenta de que los usuarios del espacio urbano piensan "lógicamente", esto es, que te ayudan a resolver mejor, incluso técnicamente, las problemáticas que hay que resolver.



En materia de normativa técnica o de licitaciones, ¿cuáles diferencias principales destacarías?

Aquí se procura que todo sea lo más práctico posible y así ocurre con la normativa técnica de carreteras —por cierto que el Manual de Capacidad no es el americano del Transportation Research Board, hay uno propio—. En las estructuras sí que se emplean los Eurocódigos. En cuanto a los contratos, hay una norma, "NEC4 Engineering and Construction Contract", que recoge las "best practices in procurement"; todo está muy definido, no hay apenas lugar a la ambigüedad, lo que implica también que haya muy pocos litigios.

¿Cómo es la formación de un ingeniero de caminos vs. su homólogo británico o de otras nacionalidades?

Acaso lo más distintivo sea que aquí la formación está muy especializada, mientras que nosotros tenemos una visión más general de la ingeniería y somos más todoterreno, lo que a mi juicio es una ventaja indudable y eso se nota, sobre todo, a la hora de coordinar un gran proyecto: no se trata de resolver un problema, que también, sino de sabes hacer las preguntas correctas. Estoy hablando, claro, de los ingenieros de mi época y anteriores; ahora tengo la impresión de que la proliferación de Escuelas ha propiciado que la exigencia sea menor y que la formación sea más básica. Otra diferencia notable es que aquí no te colegias, para entendernos, en el Institute of Civil Engineers (ICE) cuando terminas los estudios, sino que requieres unas aptitudes que adquieres trabajando y que se evalúan por el ICE.

Desde hace once años trabajas en WSP en calidad de "associate": ¿cómo se van alcanzando los grados? Por cierto, WSP es una empresa con 60.000 empleados a lo largo de todo el mundo. ¿Por qué, sin embargo, no hay grandes constructoras británicas que compitan con un ACS o con un Vinci?

En respuesta a lo segundo, sí, es extraño; no estoy seguro, pero quizá tenga que ver que hace ya muchos años que en Inglaterra se externalizó la producción y que se ha especializado como nación proveedora de servicios. Pero no lo sé, la verdad. Por otra parte, el hecho de que una empresa sea un "gigante" también conlleva sus desventajas: aunque pueda parecer lo contrario, como todo está más compartimentado, a veces resulta más difícil compartir el conocimiento que en una empresa pequeña; también todo es más burocrático, con protocolos de obligado cumplimiento que al cabo no sé si contribuyen a que tu trabajo sea más productivo.

En cuanto a los escalones profesionales, aquí se da mucho lo que podríamos llamar el pupilaje: ingeniero *junior*, *senior*, *associate*... A principios de año cada profesional suele tener una reunión con su "line manager" y debe identificar



correctamente los objetivos del año, qué medidas va a tomar para cumplir con esos objetivos, etc. y todo está al final se evalúa por la empresa. En mi empresa, por ejemplo, hay 10 grados, si queremos nombrarlos así: yo estoy en el nivel 4, "associate", y pasar de ahí ya es difícilísimo si no eres británico.

¿Ha afectado el Brexit a los ingenieros extranjeros?

Sí, sin duda. Es cierto que aquí creo que se gana algo más que en España —como promedio, un ingeniero con 20 años de experiencia puede cobrar unas 65.000-70.000 libras al año—, pero ahora todo se ha complicado mucho; por ejemplo, ahora te limitan mucho más los días que puedes teletrabajar en otro país —en mi caso, España— por cuestiones fiscales, etc.



[Entrevista realizada el 28 de septiembre de 2022
vía telemática Londres-Valladolid]