



ANTONIO RUILOBA ERRANDONEA

EX JEFE DE ÁREA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
E INFRAESTRUCTURAS DE LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

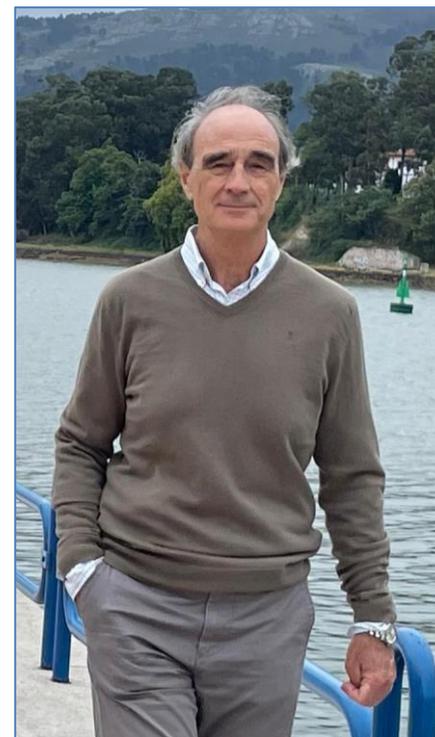
Naces en Santander pero tu segundo apellido es vasco, Errandonea.

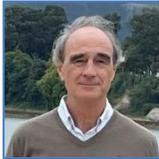
Mis abuelos por parte de madre eran de Vera de Bidasoa, mi abuelo, y de Neguri, mi abuela, pero la familia pronto se afincó en Santander y mi madre ya desde muy joven vivió siempre en Santander (por cierto que vivían en el chalé que ocupa actualmente la ingeniería APIA XXI, en pleno Sardinero). Lo cierto es que yo prácticamente no he tenido mayor relación ni con el País Vasco ni con Navarra.

Justamente tu abuelo materno, Esteban Errandonea Larrache, fue ingeniero de caminos y director de la Electra de Viesgo. ¿Había más antecedentes en tu familia?

En efecto, mi abuelo paterno —a quien no conocí, pues murió con solo 46 años en 1941—, llegó a ser director de la Electra de Viesgo y tuvo un papel relevante en el proyecto y construcción de los Saltos del Nansa. Que yo tenga conocimiento, no hubo más ingenieros en la familia antes que él. Por parte de la familia de mi padre fue la Medicina la que atrajo vocaciones. Mi tío político (Dr. Pascual de Juan Rodríguez), por ejemplo, trabajó con Ramón y Cajal,

«Ahora que estoy jubilado, y también cuando no lo estaba, mi lema es único: la “sencillez”. Hay que procurar siempre “pensar en sencillo”, hacer por buscar la “sencillez”. Por lo demás, en mi caso he de decir que lo he tenido y lo tengo fácil: mi mujer, Belén, ha sido y es el rumbo seguro que me acompaña desde los “veintipocos”. A ella se unen ahora nuestros dos hijos».





premio Nobel en 1906, y fue un médico de gran prestigio. Mi padre también fue uno de los urólogos más afamados de Santander, discípulo del Dr. D. Julio Picatoste. Mi abuelo, que había nacido en un pueblo muy pequeño y con lo puesto, como quien dice, se fue "a hacer las Américas" —a Cuba— con 8 o 10 años y con solo "50 céntimos cosidos en la camisa". Al cabo hizo fortuna y mi abuela, originaria de Laredo, se volvió a Santander con sus hijos. Mi abuelo se ocupó de que sus hijos tuvieran estudios, y es así como mi padre cursó la carrera de Medicina.

Así las cosas, lo lógico habría sido estudiar Medicina.

De hecho, cuando yo estudiaba COU había algunas "asignaturas orientadoras" y yo elegí... "Introducción a las ciencias médicas". Me di cuenta enseguida de que ese no era mi camino; y es que ocurre que para encontrar tu destino, a veces no hay como equivocarse... antes de tiempo. Mi padre me quiso convencer de que la Medicina era "una ciencia de vivos", y tal vez sea así, pero fue solo pensar en el primer cadáver y poco menos que salí corriendo.

Eliges estudiar Caminos. ¿Por vocación, porque había Escuela en Santander...?

Más por lo segundo que por lo primero. Entonces el primer curso de las ingenierías era común y en lugar de irme a Madrid a estudiar Ingeniería de Telecomunicaciones, como era mi deseo en un principio, opté por estudiar primer curso "en casa" y luego marchar a Madrid. Así lo hice. Me matriculé en Teleco, asistí a las primeras clases... y me volví a Caminos. Me di cuenta de que Teleco, que "sonaba" más moderna que cualquier otra ingeniería, no me satisfacía. Afortunadamente aún no habían hecho el traslado de expediente desde Santander... También tengo que decir que echaba muchísimo de menos navegar, que ha sido una de las grandes aficiones de mi vida.

A diferencia de muchos alumnos de Caminos, tú no vives en un Colegio Mayor.
¿Había una brecha notable entre ellos y quienes erais de Santander?

Probablemente sí, casi diría que por fuerza. Yo, por ejemplo, fuera de la Escuela me relacionaba con mi grupo de amigos de Santander de toda la vida y particularmente con el grupo que hacíamos vela. Por otra parte, es fama que la gente de Santander somos un poco especiales [risas].



¿Qué recuerdos guardas de tu paso por la Escuela?

En primer lugar, y como ocurre a la mayoría —o a todos sin excepción—, recuerdo la dureza de los estudios. Yo estudié con el Plan 75. Eran 6 cursos y el primer año era selectivo: no podías pasar a segundo curso si no habías aprobado todas y cada una de las asignaturas. Incluso para que no te expulsaran tenías que tener siquiera una asignatura aprobada el primer año. Ello conllevaba que tardabas de media 7, 8 (fue mi caso) o más años para terminar los estudios y que un gran número de quienes habíamos empezado se quedara por el camino. Aquella exigencia también provocaba que en segundo o tercer curso bastante gente se fuera a Madrid o, sobre todo, a



Barcelona —de hecho, un año se fueron tantos alumnos que se recuerda como “la estampida”—.

¿Qué asignaturas, qué profesores te interesaron más?

Me interesaron sobre todo las asignaturas relacionadas con las matemáticas y, sobremanera, con las estructuras. La ingeniería hidráulica, por ejemplo, no me llamaba especialmente la atención. En cuanto a los profesores, destacaría a un puñado de ingenieros de caminos que daban clase y eran buenos, no tanto por cómo explicaban el contenido de la asignatura, sino por la visión global que daban de la profesión. Por citar solo a dos, me acuerdo de D. Guillermo Gómez Laa y de D. Antonio Altadill. El primero, catedrático de Presas, te advertía en la primera clase que con la geología que íbamos a aprender no podríamos llamarnos geólogos, pero que nos valdría para “saber hablar” con los geólogos. En cuanto a D. Antonio Altadill, que era un ingeniero de la Confederación, nos aconsejaba siempre que, antes de sentarnos en el gabinete a redactar un proyecto, nos acercáramos al pueblo en cuestión a pegar la hebra en el bar con alguna persona mayor y que le preguntáramos hasta dónde había llegado el agua en la última crecida, etc. Como digo, más que enseñanzas técnicas propiamente dichas, que también, estos profesores te transmitían una cierta idea de la profesión, una idea humanista en sentido amplio, si cabe calificarla así.

Aun gustándote las estructuras, eliges la especialidad de Transportes, Puertos y Urbanismo.

En realidad las asignaturas de especialidad se cursaban solo durante el último año. Las carreteras me gustaban, pero no negaré que en la especialidad de estructuras daba clase Avelino Sanmartín, un gran profesor pero un auténtico “hueso” y preferí evitarle [risas]. No obstante, después de haber terminado la carrera, cursé por gusto algunas asignaturas de la especialidad de estructuras, por ejemplo con el añorado profesor Juan José Arenas.

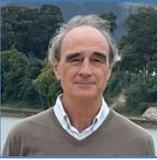


Empiezas tu andadura profesional como jefe de obra. ¿Preferías trabajar en constructora antes que en un consulting o antes que opositar?

La verdad es que no tenía ninguna preferencia. De hecho, me acuerdo que medio en broma medio en serio mi compañero y gran amigo José Ramón Díaz-Tejeiro y yo nos planteamos la posibilidad de ir a trabajar a las islas Canarias, si hubiera hecho falta. O donde fuere...

Por aquel entonces el Colegio te enviaba a casa unos papeles de color naranja con ofertas de empleo. Yo llamé a una de las empresas que aparecía, Ericsson —la célebre compañía sueca que más adelante sería conocida por fabricar teléfonos móviles y ordenadores— y empecé a trabajar en su división ferroviaria.

Contaré no obstante una anécdota. Simultáneamente a la entrevista de trabajo con Ericsson había hecho una entrevista con Ferrovial. Cuando me preguntaron si me gustaba más redactar proyectos o construir obras, yo respondí honestamente que primero se proyecta y luego se construye, y que yo quería conocer las dos facetas de la profesión. Me dieron una respuesta memorable: “Sr. Ruiloba, o se es entrenador o se es futbolista, pero las dos cosas a la vez, no”. No me volvieron a llamar... [risas]; quizás porque les dije



que Luis Aragonés era entrenador y futbolista y que estaba obteniendo muchos éxitos.

Trabajaste en obras de enclavamiento eléctrico en Medina del Campo, de señalización de accesos en Barcelona... Parecía más un trabajo propio de ingenieros industriales o de telecomunicaciones.

Sí, así es, pero ocurre que había un ingeniero de caminos del entonces Ministerio de Transportes, D. Agustín García Borreguero, que consideraba más oportuno que los Jefes de Obra e interlocutores en sus obras fueran ingenieros de caminos.

Enseguida te pasas a las carreteras y trabajas en la variante de la autovía A-62 y A-6 en Tordesillas y en un tramo de la N-1 en Vitoria.

En la obra de Medina del Campo teníamos como subcontratista a Javier Guinovart, que estaba centrado sobre todo en obras ferroviarias. Entonces —e imagino que ahora también— era muy habitual que las empresas intercambiaran “clasificaciones”: yo te abro las puertas al mundo ferroviario y a cambio me dejas ir contigo en obras de carreteras; es lo que ocurrió en el caso de la variante de Tordesillas: Guinovart fue con Construcciones y Contratas. Es entonces cuando Guinovart me propone irme con ellos a esa obra. Para mí fue un regalo, pues había de todo: el primer puente empujado de España —el proyecto era de Javier Manterola—, tipologías variadísimas de estructuras, terraplenes notables... Por cierto que el director de las obras era Antonio del Moral por parte del Ministerio y siempre lo tuvo claro: para dar por buena la ejecución de un terraplén tiene que haber pasado un invierno, cuando menos... ¡Como ves siempre se aprende! A continuación, ya como jefe de obra, me fui con Guinovart y Yárritu a un tramo de la N-1 en Vitoria.

Estás ocho o diez años en la contrata y decides opositar a la Junta de Castilla y León.

La vida en obra en aquellos años, ahora creo que menos, era muy dura: salías el domingo por la tarde de casa y no volvías hasta el viernes por la noche, vivías en hoteles... El caso es que yo ya conocía a quien luego fue y es mi mujer, Belén, y mi suegro, que era una persona muy inteligente (arquitecto de profesión), me sugirió llevar una vida más estable: “Preséntate a las oposiciones de la Junta de Castilla y León y duermes todas las noches en casa”. Así lo hice.

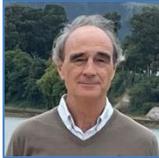
Estamos hablando de principios de los noventa. ¿Cómo eran las oposiciones en aquellos años?

Pienso que quizá más sencillas, y también éramos menos. Entonces el Colegio editaba todos los años unos temarios que no eran específicos para ninguna Administración pero que valían para todas... Me presenté, aprobé el primer ejercicio y dejé de trabajar para prepararme mejor los otros dos ejercicios. Quiero recordar que al primer ejercicio nos presentamos 4 o 5 compañeros para 2 plazas y al final aprobamos Ramón Martín Sanz y yo. En el tribunal estaban Carlos Casaseca y Antonio Alonso Burgos.

Empezaste como técnico facultativo, luego fuiste jefe de servicio de planificación, programación y estudios y finalmente te has jubilado como jefe de área.

Sí, yo empiezo en Burgos con Felipe Berganza, pero al poco tiempo Luis Alberto Solís —que había sustituido a Carlos Casaseca en la Dirección General— y Pablo de la Fuente me reclamaron para Valladolid. Yo empiezo trabajando principalmente en la supervisión de proyectos y gestión de asistencias técnicas de redacción de proyecto. No obstante ello, también dirigí obras a la par. Quiero citar aquí, especialmente, las obras en la carretera CL-631 entre El Bierzo y Laciana (Toreno – Villablino), en León, unas obras muy complejas pero que a la vez fueron muy gratificantes. Se entiende la complejidad de aquellas obras si se piensa que para ejecutarlas se formó una UTE entra Dragados y FCC.





¿Qué aporta haber sido cocinero antes que fraile, esto es, contratista antes que funcionario?

Te aporta, sobre todo, un "principio de realidad", un conocimiento real del "arte de lo posible". Quiero decir que haber sabido antes, como contratista, lo que cuestan las cosas —y no me refiero solo ni principalmente al resultado económico— te ayuda a dirigir mejor las obras luego, cuando eres director de las obras funcionario. A propósito, hay quien defiende que cuanto menos sepa el funcionario, mejor para el contratista: en absoluto. Al contratista le interesa un director de obras que decida, y para decidir hay que saber.

¿Cómo han cambiado las empresas constructoras desde aquellos lejanos años 90? ¿Y la Administración?

En el caso de las empresas constructoras nacionales, para obras como las nuestras, pienso que no han cambiado gran cosa (siempre contaron con los mejores medios); no ocurre lo mismo con las empresas locales y regionales, que se han tecnificado y profesionalizado muchísimo.

En cuanto a la Administración, en nuestro campo prima la técnica por encima de la política, aunque sí es cierto que hay ahora más prisas por terminar las cosas, etc. ¡Será la velocidad que "mete" la era digital! Por supuesto hay nueva y numerosa legislación sectorial (seguridad y salud, residuos, medioambiental...) y también destacaría que ahora los proyectos son más multidisciplinares, participan más profesionales —por ejemplo, en todo lo relacionado con el medioambiente—.

Respecto de que no haya más presiones políticas que hace años hay quien opina de otra manera.

Yo hablo por mi experiencia y doy fe, de verdad, de que cuando una actuación es necesaria, esa actuación se lleva a cabo. Eso es lo que yo he vivido. A mi juicio, el proyecto y construcción de nuestra red de carreteras se ha prestado poco al juego de la política, felizmente.

Lo que sí quiero es aprovechar la ocasión para destacar los grandes compañeros que he tenido todos estos años en la Junta de Castilla y León. Tanto ellos como ellas son unos magníficos profesionales, y buenos amigos. No puedo decir todos sus nombres, pero sí me vas a permitir que cite a mis dos Directores Generales, Luis Alberto Solís, también ingeniero de caminos, y Jesús Puerta. Ambos magnificas personas, buenos amigos, y grandes profesionales; y puedo asegurar que el trabajo de Director no es nada sencillo.

Otra obra destacada en que participas en calidad de inspector es la autovía Valladolid-Segovia, una autovía de peaje en sombra, con sus ventajas e inconvenientes.

La principal ventaja, sin ninguna duda, es el plazo de puesta en servicio: la autovía León-Burgos se construyó entre 1997 y 2006, mientras que la Valladolid-Segovia se licitó, construyó y abrió al público en 5 años, entre 2003, cuando Juan Vicente Herrera lo anuncia en las Cortes, y 2008. Y estamos hablando de 100 kilómetros. Otra ventaja, a mi juicio, es que te "olvidas" de la conservación: los concesionarios tienen que cumplir sí o sí con el Pliego, mientras que en una autovía que mantienes tú dependes mucho de las partidas presupuestarias que se consignan cada año.





Aparte del ejercicio de la ingeniería, has tenido una afición principal: la vela (clase Snipe). Y no solo afición: llegaste a ser de joven Campeón del Norte y a punto estuviste de ir al Campeonato de Europa.

Sí, desde niño la vela ha sido mi gran afición, aunque siempre me ha interesado más la técnica que la competitividad —de hecho la clase Snipe no es categoría olímpica—. Es verdad que de joven sí que competí en numerosas regatas por toda la costa española y en ambos archipiélagos. Incluso competí en Italia y Portugal. Siempre con buenos resultados. Mi mayor disgusto fue que el día en que se celebraba el Campeonato de Europa, para el que me había clasificado, un examen de estructuras me impidió participar: era la asignatura de cuarto de Avelino Sanmartín... Luego sí que he sido monitor (Federación Cántabra de Vela) y aún disfruto muchísimo de la navegación.

Te acabas de jubilar. Qué aficiones, qué inquietudes tienes.

Ahora podré dedicar más tiempo a la lectura, que también me gusta mucho, especialmente los libros de filosofía y pensamiento, y aquí incluyo, por ejemplo, las *Meditaciones* de Marco Aurelio, que es lo último que acabo de terminar. Soy aficionado a la fotografía —ahora también vuelo drones—, a todo lo relacionado con el mundo del motor, practico tenis... Pero ahora que estoy jubilado, y también cuando no lo estaba, mi lema es único: la "sencillez". Hay que procurar siempre "pensar en sencillo", hacer por buscar la "sencillez". Por último, en mi caso he de decir que lo he tenido y lo tengo fácil: mi mujer, Belén, ha sido y es el rumbo seguro que me acompaña desde los "veintipocos". A ella se unen ahora nuestros dos hijos.

[Entrevista realizada en Valladolid el 11 de noviembre de 2024]