

ROSARIO DE LA CAL VÁZQUEZ

ASISTENCIA TÉCNICA Y DIRECCIÓN DE OBRA PARA ENDESA GENERACIÓN EN LA UPH NOROESTE EN PONFERRADA

Sin tener ningún antecedente familiar, estudias Caminos porque "me sonaba bien el nombre".

[Risas] Lo cierto es que ninguna otra ingeniería puede presumir de lo eufónico que resulta lo "caminos, canales y puertos", acaso porque se trata un verso de arte mayor eneasílabo como Dios manda [risas]. Yo elijo Caminos fundamentalmente porque ya de niña me llamaban la atención las obras; de hecho, tengo un recuerdo clarísimo de cómo me subía a un montón de arena para ver cómo hacían las obras de saneamiento en mi pueblo, Cacabelos y cómo llegaban las tuberías a mi casa.

También hay que tener en cuenta que en aquella época no teníamos el acceso a la información que tenemos ahora con Internet, y que así, cuando no tenías alguien en la familia con una titulación académica determinada que te pudiera aconsejar, pues no era fácil orientarte.

«En la conservación y explotación, por regla general, hay menos "ingeniería" y el azar se quiere más impredecible: por ejemplo, nadie puede prever con antelación un desprendimiento en los Ancares porque ha llovido torrencialmente o porque ha acontecido la "nevada del siglo"».





Vivías en El Bierzo pero eliges la Escuela de Santander en lugar de la de Madrid, que a priori era una ciudad mejor comunicada. ¿Por qué?

En verdad, yo no conocía Santander, pero sí tenía claro que no quería ir a una ciudad "tan grande" como Madrid. Por cierto que solo me matriculé en Caminos en Santander, ni siquiera había previsto matricularme, por ejemplo, en Minas en León o en Oviedo. No tuve problemas. Con la matriculación, me refiero, con los estudios ya fue otra cosa [risas].

Llegas a Santander e imagino que, como casi todos los que estudiasteis en Santander, una de dos: o Colegio Mayor Torres Quevedo o Colegio Mayor Juan de la Cosa.

Sí, eso era lo más común, pero yo estuve durante 3 años en una residencia de monjas, hasta que vino mi hermana a estudiar Ciencias Exactas y ya nos mudamos a un piso. Por lo demás, aun no siendo exclusiva o principalmente un ambiente "camintero", como sí lo era en el Torres Quevedo o Colegio Mayor Juan de la Cosa, luego acababas juntándote en la residencia con otras compañeras que también estudiaban Caminos —de hecho, mis tres mejores amigas de entonces son de la residencia, también ingenieras de caminos—.

¿Cómo fue el primer contacto con la Escuela?

El primer *shock* lo viví con la ciudad misma: en El Bierzo somos muy abiertos y en Santander no lo son, o no lo son tanto, por decirlo así. Pero la conmoción llegó los primeros días en la Escuela: vienes de sacar buenas notas en el instituto —y aun así tenías tiempo para aprender piano, como era mi caso— y pronto te das de bruces con la realidad: "Si estudias 6 horas al día los 365 días del año —nos decía un profesor— lo normal es que apruebes". Pues ni por esas... Para hacernos una idea, quiero recordar que en el primer examen de álgebra hubo 28 aprobados de 600 que nos presentamos. Pero fuera para aprobar o para suspender, nadie puede decir que no estudiaba mucho: la biblioteca estaba siempre llena, fueras cuando fueras.

¿En tu época aún erais pocas las mujeres que estudiabais Caminos?

No, yo calculo que entre un 30% y un 40% éramos mujeres. Sí tengo la impresión de que abandonaban los estudios más mujeres que hombres. También quiero aclarar que no tuve noticia ni conciencia de que a las mujeres se diera un trato desigual por parte de los profesores. A todos nos "machacaban" por igual [risas].

Háblanos de la Escuela: asignaturas, profesores, dureza de los estudios, preponderancia de la teoría...

En primer lugar yo destacaría que, por ridículo que parezca, eso de que "mal de muchos, consuelo de todos" ayudaba mucho para seguir "machacándote" y no tirar la toalla... Yo, por ejemplo, solo aprobé Cálculo en el primer curso, pero como no era la única a la que le ocurría esto, pues decidí tirar *p' adelante*... La media para terminar los estudios yo calculo que estaría en 7-8 años (yo tardé alguno más) y siempre había determinadas asignaturas que tenían fama de ser más duras; así, por ejemplo, las Metálicas —curiosamente yo aprobé a la primera— o Estructuras —estuve un año entero solo con ella—. En cuanto a la dureza de los estudios o al exceso de carga teórica a mí no me pareció mal en absoluto: servía para "amueblarte" la cabeza y para saber enfrentarte a cualquier problema. Acaso, si tuviera que poner un pero, es que la teoría que te explicaban en clase luego a veces tenía poco que ver con lo se exigía en los exámenes, de ahí que hubiera que acudir a las academias. Pero, de verdad, yo disfruté mucho de la carrera, me gustaron todas las asignaturas. Ello no obsta para reconocer, como nos ocurre a muchos "caminteros de Santander", que alguna noche tengo pesadillas —"aún me queda Estructuras"—, cosa que no ocurre a otros profesionales —la mujer de un compañero, que es médico, siempre se burla de nosotros—.

Estudias la especialidad de Construcción. ¿Nunca te planteaste trabajar en consultora o en la Administración?





La especialidad en Santander eran solo 6 meses en el último curso, esto es, que se trataba en buena medida más de charlas que de una especialidad que te verdad te distinguiera. En cuanto a las salidas profesionales, lo tuve claro desde el principio: yo quería trabajar en obra y, a poder ser, en carreteras.

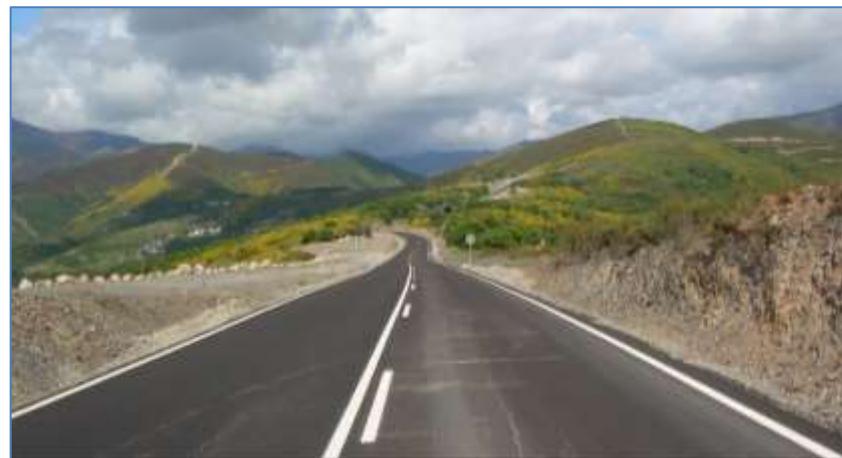
¿Tenías claro que querías volver a El Bierzo y trabajar por allí?

Yo lo que sí tenía claro es que no quería trabajar en una constructora grande: hoy en Valencia haciendo una obra marítima, mañana en Badajoz construyendo una autovía o el día de mañana en Méjico construyendo un puente. Mi idea era trabajar por León o Galicia o también en el País Vasco, donde trabajaban muchos amigos.

Al final empecé a trabajar en una empresa familiar de El Bierzo, Cymotsa, por cosas del azar: una amiga y compañera, María José de Santiago, me habló de que había esa oportunidad y me llamaron el Lunes de Pascua —por cierto que era el día del patrón de las fiestas de mi pueblo—.

En esta empresa familiar, en donde no había habido antes que tú ningún ingeniero de caminos, trabajaste 15 años y sobre todo hiciste carreteras.

Era una empresa local que tenía plantas de hormigón y de aglomerado y que aprovechando la mucha inversión de aquellos años (fondos Miner, etc.), apostó por una mayor profesionalización y crecimiento, de ahí que contratara a un ingeniero de caminos. Para mí fue todo un reto, pero ya entonces era una empresa muy bien estructurada en la que al principio lo hacíamos todo nosotros mismos: licitaciones, calidad, seguridad... Por otra parte, en este tipo de empresas ocurre que no solo haces de ingeniera, haces un poco de todo: de casi encargada —por cierto que había muy buenos encargados—, de comercial, de quien se ocupa de tratar y de hablar el mismo "lenguaje técnico" con la dirección de obra, etc. Para mí fue un trabajo muy gratificante.



CV de Gestoso por Oencia y friera a la carretera N-120. Diputación de León

Os ocupabais sobre todo de obras de ensanche y refuerzo, además de alguna obra nueva, y también de la conservación y explotación. Cuéntanos qué de particular tiene cada tarea, lo que cambia tratar con una administración o con otra...

¡Son muchas preguntas en una! En cuanto a que las obras sean nuevas o de ensanche y refuerzo, en un terreno montañoso como el nuestro las diferencias no son tantas a como puede ocurrir, por ejemplo, en Tierra de Campos. Desde luego, en una obra con trazado nuevo el movimiento de tierras es mayor, pero en estas carreteras de montaña la ladera está pegada a la carretera y hay muchas obras de paso, pontones, etc. así que cuando se ensancha también hay su complejidad. Incluso te diría que, si bien desde un punto de vista técnico una obra nueva es siempre un reto, desde el punto de vista de ejecución hay menos problemas: el terreno está expropiado y tiras para adelante; en el caso de ensanches, los vecinos suelen dar más guerra. Por mencionar dos obras que construimos a finales de los 2000, yo destacaría como obra de nuevo trazado el tramo de Santa Marina de Valdeón a Posada de Valdeón, y como obra de ensanche y refuerzo el tramo de la LE-5330 de





Bembibre a Boeza, donde ensanchamos 3 puentes con prelosas de hormigón y ferrallado *in situ*.

En relación con la conservación y explotación, en general hay menos "ingeniería" y el azar se quiere más impredecible: por ejemplo, nadie puede prever con antelación un desprendimiento en los Ancares porque ha llovido torrencialmente o porque ha acontecido la "nevada del siglo". Dicho lo cual, tal vez en conservación y explotación vives con un poco más de desahogo. Yo, en todo caso, me quedo con la obra porque es como un hijo: la ves nacer y la ves crecer, es como un poco tuya.

Por último, en cuanto a las distintas Administraciones titulares de las carreteras, hay mucha diferencia entre las Administraciones Locales —juntas de vecinos y Ayuntamientos—, donde no suele haber ingenieros y donde casi todo lo tratas directamente con el alcalde, y el resto de Administraciones —Diputación, Junta de Castilla y León, Ministerio— donde sí que hablas el mismo lenguaje con los técnicos, bien sean los propios funcionarios bien sean las asistencias técnicas contratadas.



Glorieta en la N-VI de Madrid a La Coruña en su intersección con la N-536, P.K. 390,00.
Tramo: Ponferrada- Villafranca. Ministerio de Fomento.

En 2014 llega la crisis al sector de la obra pública definitivamente. ¿Cómo la viviste?

Fue pasar de 100 a 0, y con más razón en estas comarcas, donde hubo muchos fondos europeos y se invirtió muchísimo. He de decir que en algún caso puede ser opinable que se construyera alguna infraestructura que no era prioritaria —algún polideportivo, etc.—, pero con ese dinero se construyeron muchas carreteras, con unas calidades más que aceptables y con buenos márgenes para las empresas. Luego vino la crisis y aquello acabó mal: todos queríamos sobrevivir y hacíamos unas bajas brutales que luego se demostraban indefendibles durante la obra. Consecuencia de todo ello fue que muchas empresas quebraron. En mi caso se añadió que mi jefe, el dueño de la empresa, ya tenía una cierta edad, que había entrado una nueva generación y que otros negocios les iban mejor.

Dejas entonces las carreteras y te pasas a las obras hidráulicas; dejas de ser constructora y te dedicas a controlar a quien construye; dejas una empresa familiar y empiezas a trabajar como cliente principal para una multinacional del sector de la energía, Endesa. En suma, un cambio de 180°.

Absolutamente. Fueron ellos quienes me llamaron y ahora estoy contratada en una empresa catalana, Invall Ingeniería, pero el único cliente para el que trabajo es para Endesa Generación en la UPH Noroeste. Y sí, ahora estoy del otro lado de la obra: asistencia técnica y dirección de obra.

Otro cambio notable "de escala" es que ahora hablo en todas las obras con técnicos —en las obras para Ayuntamientos y Juntas Vecinales, como comentaba, no era lo habitual—. Por cierto que al tratarse en muchos casos de obras energéticas, medioambientales (flujos ascendentes para peces), etc. tengo la fortuna de tratar con otros profesionales, no solo con ingenieros de caminos, lo cual conlleva un aprendizaje continuo.

En cuanto a las obras en sí, ahora estamos cambiando un desagüe de fondo y se trata de una obra de una magnitud inimaginable —no quiero ni pensar





cómo son las obras de construcción de una presa—, pero habitualmente lo que más depende de nosotros son los mantenimientos, aunque yo me ocupe también de acondicionar accesos, etc.



Remodelación del desagüe de fondo de la presa de San Sebastián. Viana do Bolo. Ourense. Endesa Generación

[Entrevista realizada el 10 de febrero de 2025]

