

# Camino Andalucía

Enero-Abril 2018

Colegio de Ingenieros  
de Caminos, Canales y Puertos  
de Andalucía, Ceuta y Melilla



## ESPECIAL

Compañeros que han trabajado por el mundo y han vuelto a su país nos cuentan su experiencia de retorno a casa. **Págs. 6-19**

## REPORTAJE

Homenaje a colegiados que dirigieron entre 1968 y 2004 la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. **Págs. 20-25**

## REPORTAJE

La mesa del II Foro de Ingeniería y Ciudad debate sobre la idoneidad de metro subterráneo o en superficie en Sevilla. **Págs. 34-37**



## Elecciones

# Luis Moral dirigirá la Demarcación hasta 2022

En las elecciones celebradas el 11 de abril resultó elegido el equipo de Luis Moral y Enrique Otero para liderar la Junta Rectora. **Págs. 4-5**



Fotografía: Susana Marín

Oficina de SEVILLA  
Marqués del Nervión, 43A,  
2ª planta 41004 Sevilla  
954 643 188 - Fax: 954 635 708

Oficina de GRANADA  
Calle Virgen Blanca, 7  
18004 Granada  
958 089 999 - Fax: 958 088 008



## Servicios del Colegio

- ✓ Servicio de Empleo
- ✓ Asesoría Jurídico Laboral
- ✓ Registro de Peritos Judiciales
- ✓ Mentoring
- ✓ Servicio Internacional
- ✓ Plataforma Online de Formación
- ✓ Cursos, charlas y jornadas especializadas
- ✓ Visitas técnicas
- ✓ Servicio de Visado y emisión de Certificados
- ✓ Seguro de Responsabilidad Civil Profesional
- ✓ Servicio Internacional
- ✓ Ofertas Preferentes
- ✓ Dossier de prensa
- ✓ Comunicación redes sociales
- ✓ Servicio de Biblioteca
- ✓ Servicio al Jubilado

### Revista CAMINOS Andalucía

**Edita:** Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Andalucía, Ceuta y Melilla

**Redacción y diseño:** Susana Marín Maya

**Coordinación:** José Luis Sanjuán Bianchi

Búscanos en las redes sociales. Te ofrecemos información diaria actualizada:



CICCP Demarcación Andalucía



@CICCPDemAndaluc

Tenemos nuestro propio canal en Youtube:

CICCP Andalucía



[http:// webandalucia.ciccp.es/](http://webandalucia.ciccp.es/) · [andalucia@ciccp.es](mailto:andalucia@ciccp.es) · [formacion.andalucia@ciccp.es](mailto:formacion.andalucia@ciccp.es) · [empleo.andalucia@ciccp.es](mailto:empleo.andalucia@ciccp.es)



## SUMARIO

**4-5 Elecciones**  
Resultados de los comicios

**6-15 Especial**  
Ingenieros retornados

**16-19 Reportaje**  
La ayuda de Volvemos

**20-20 Reportaje**  
Jornada de Emasesa



**26-31 Reportaje**  
II Encuentro Civisur

**32-33 Noticia**  
Mesa de la Construcción

**34-37 Noticia**  
II Foro Ingeniería y Ciudad



**38 Noticia**  
Presentación de ASIAN

**39 Noticia**  
Recurso ganado

**40-41 Almería**  
Noticias de la provincia

**42 Demarcación**  
Arranca el Mentoring

**44-46 Galería**  
Fotografías de actos

*\* La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos no se hace responsable de las opiniones e informaciones vertidas en este Boletín por los entrevistados y/o colaboradores.*

## ELECCIONES EN LA DEMARCACIÓN



## Luis Moral y Enrique Otero, elegidos Decano y Vicedecano hasta 2022

Las Elecciones en la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con un récord de participación, concluyó el 11 de abril con la elección del equipo de Luis Moral Ordóñez y Enrique Otero Benet, como Decano y Vicedecano, respectivamente. Las vocalías han recaído en los ingenieros Alejandro Castillo Linares, Ana Chocano Román, Alenjandro Grindlay Moreno, Mónica López Alonso, Francisco J. Carmona Conde, Marcos Martín Gómez, José Antonio Delgado Ramos, Fernando Rivas Martínez, Violeta Aragón Correa y Patricio Pouillet Brea.

El nuevo equipo, liderado por Luis Moral Ordóñez y Enrique Otero Benet, que tomó posesión el 24 de abril en Granada, dirigirá la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del CICCIP en los próximos cuatro años (2018-2022).

“Han acabado las elecciones y nos toca remar en la misma dirección”, por un Colegio “unido, participativo y del que todos nos sintamos orgu-

“

**Han acabado las elecciones y nos toca remar en la misma dirección”, por un Colegio “unido, participativo y del que todos nos sintamos orgullosos”**

llosos” y “estoy seguro de que no os voy a defraudar”. Así cerraba Luis Moral su discurso de investidura tras manifestar la ilusión y el honor que supone para él estar al frente de esta institución, a la que va a dedicar tiempo y esfuerzo, “porque hay mucho que hacer, y lo haremos poco a poco pero sin pausa”, reconoció.

En su decálogo de partida habló de transparencia, fomento de la participación, refuerzo de los vínculos con las escuelas, recuperación de la colegiación, optimización de recursos, apoyo a la formación, mantenimiento de la imagen pública de prestigio de los ingenieros, intento de apertura de la sede de Málaga y reconocimiento al trabajo realizado en los últimos años por el anterior equipo de gobierno del Colegio, que encabezaba José Abraham Carrascosa Martínez como Decano y Juan Manuel Medina Torres como Vicedecano.

Su partener en esta legislatura, Enrique Otero, a quien le une “las ganas de trabajar por este proyecto común”, se mostró “orgulloso de inte-



“

Entre sus medidas de partida habló de transparencia, fomento de la participación, refuerzo de los vínculos con las escuelas y recuperación de la colegiación



grar este equipo” e insistió en la importancia de “estar todos unidos con compañerismo, ganas y dedicación” para sacarlo adelante.

El vocal con mayor trayectoria colegial, Francisco Carmona Conde, también puso sobre la mesa una serie de objetivos por cumplir, como lograr el pleno empleo para los colegiados, alentar la influencia social del Colegio, la ayuda al colegiado en el extranjero y a los jubilados.

Por su parte, el Representante Provincial de Jaén, Ramón Carpena Morales, decano en este cargo, con 18 años de trayectoria, ofreció un completo e interesante discurso en el que abogó por la potenciación real de las provincias, animó a los jóvenes a no caer en el desaliento por la situación del sector, felicitó a los que han dado el salto al extranjero, a los emprendedores y a los que miran a otros sectores alternativos que “la potente construcción ha estado eclipsando, y en los que los Ingenieros tienen pleno derecho”.

#### Nuevos representantes en las provincias

En las provincias pertenecientes a la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla, en las que ha habido elecciones, han resultado elegidos José María Padilla Jiménez como Representante Provincial de Cádiz y Francisco Javier Luna Molina como Representante Provincial de Granada. Refrendaron su mandato en estas elecciones en las provincias Desiderio Morga Terrero como Representante Provincial de Ceuta, Ramón Luis Carpena Morales como Representante Provincial de Jaén, Ángel García Vidal como Representante Provincial de Málaga y Agustín Argüelles Martín como Representante Provincial de Sevilla.

Al no existir candidaturas en contra, en Huelva se ha nombrado Representante Provincial a Ignacio Revilla Alonso y en Melilla a Rafael de Linares Añón. Por el mismo motivo, continúan en el cargo Eugenia María Cristina García Sánchez como Representante Provincial de Almería y Manuel J. Bravo Márquez como Representante Provincial de Córdoba.

## Especial INGENIEROS RETORNADOS

# La experiencia internacional es muy valiosa, pero la tierra te llama a volver



**Ingenieros que han vivido una etapa laboral en otros países y han regresado a España nos cuentan su proceso, lo que les ha aportado la experiencia, lo que han encontrado al volver y ofrecen consejos para quien quiera emigrar o retornar a nuestro país**

Cuéntenos a grandes rasgos cuál ha sido su experiencia internacional y qué le llevó a emigrar.

**Felipe Javier Jiménez (F.J.J.):** Finalicé la carrera en 2011, cuando ya España estaba totalmente inmersa en la crisis económica que afectó considerablemente al sector de la construcción. Antes de acabar los estudios ya tenía asimilado que, si quería trabajar, tendría que ser emigrando de mi país. Salí de España realizando unas prácticas profesionales en el extranjero, en Nigeria, a partir de la red global AIESEC. Estando en Abuja, presenté mi CV en las principales constructoras del país, y conseguí iniciar mi experiencia como Ingeniero de Caminos, instruyéndome durante 2 años como Jefe de

“

**Manuel Alonso:** **Mi experiencia internacional siempre me la planteé como un viaje de ida y vuelta. La situación en España está mejorando y permite que parte de los profesionales puedan regresar**

Producción en un proyecto de carreteras y puentes al sur del país.

También he trabajado en Colombia en una constructora española que da soluciones singulares a obras con difícil acceso, llegando a convertirme en Country Manager. En mi última experiencia en el extranjero he trabajado como director de proyecto en una empresa de mano de obra, en el proyecto del nuevo puente Pumarajejo de Barranquilla, en Colombia.

**Miguel Hijano (M.H.):** Mi motivo principal para emigrar fue la crisis que existía cuando terminé la carrera a finales de 2011. En un principio me fui sin trabajo y a buscar oportunidades como tantos otros compañeros, sin embargo, tuve la suerte de encontrar trabajo bastante



**FELIPE JAVIER JIMÉNEZ.**  
Jefe de Obra. Coopertus  
Industriales S.L.



**LUIS CASTILLO.**  
Jefe de Sección de Obras  
Hidráulicas. AYESA



**MANUEL T. ALONSO.**  
Director de  
Construcción. GRUCAL



**MIGUEL HUJANO.** Project  
& Development Manager.  
Round Hill Capital Spain

*Ciudad de residencia  
actual:*

**Córdoba**

*Años fuera de  
España:*

**3'5 años**

*Países en los que ha  
trabajado:*

**Nigeria y Colombia**

*Idiomas:*

**Inglés y Español**

*Cuándo regresó:*

**2015 y 2017**

*Ciudad de residencia  
actual:*

**Sevilla**

*Años fuera de  
España:*

**3 años**

*Países en los que ha  
trabajado:*

**Perú y Ecuador**

*Idiomas:*

**Español e Inglés**

*Cuándo regresó:*

**2015**

*Ciudad de residencia  
actual:*

**Sevilla**

*Años fuera de  
España:*

**4'5 años**

*Países en los que ha  
trabajado:*

**Panamá**

*Idiomas:*

**Español**

*Cuándo regresó:*

**Septiembre 2017**

*Ciudad de residencia  
actual:*

**Málaga**

*Años fuera de  
España:*

**5'5 años**

*Países en los que ha  
trabajado:*

**Inglaterra**

*Idiomas:*

**Inglés y Español**

*Cuándo regresó:*

**Julio 2017**

pronto en una consultoría internacional en el Reino Unido, particularmente en el sector ferroviario.

**Luis Castillo (L.C.):** En el año 2012, en plena crisis en España, Ayesa consiguió dos grandes contratos de Aguas en Ecuador y Perú respectivamente, me ofrecieron la posibilidad de liderarlos desde Lima y de paso dirigir técnicamente nuestra Filial en el país, donde acabábamos de aterrizar. Sin duda era un gran reto profesional, que estando las cosas como estaban en aquellos momentos no era posible rechazar. La experiencia fue plenamente positiva, no solo desde el punto de vista laboral, sino también personal y vital, tuve la gran suerte de contar desde el primer momento con el apoyo de mi mujer, que

renunció a su trabajo y decidió acompañarme en esta aventura. Creo que ahí estuvo buena parte del éxito.

**Manuel T. Alonso (M.T.A.):** Como consecuencia de la crisis, la empresa en la que estaba trabajando entró en concurso de acreedores y me quedé en paro. Ante las escasas expectativas de trabajo que me brindaba el mercado nacional, decidí aprovechar una oportunidad que me ofreció una empresa española en Panamá. Posteriormente estuve trabajando empresas panameñas. A lo largo de los cuatro años y medio que estuve en el país, desarrollé mi actividad en la consultoría, el sector inmobiliario y la construcción.

*Continúa en la siguiente página...*

## Especial INGENIEROS RETORNADOS



*Arriba, Miguel Hijano.  
Abajo a la izquierda,  
Felipe J. Jiménez.  
Abajo a la derecha,  
Manuel Alonso.*

“

**Luis Castillo:**  
Cuando regresé la mejora del país era relativa y aún hoy tengo mis dudas de que el sector esté realmente revitalizado, creo que la contratación es escasa

¿Decidió volver y buscó el modo o ha tenido la oportunidad de hacerlo sin planteárselo?

**F.J.J.:** Tras mi primera experiencia en Nigeria, decidí en 2015 parar y buscar nuevas oportunidades en España. La situación política tan inestable del país en aquel momento, así como los problemas de terrorismo y enfermedades (ébola) que estaban azotando África en general, y Nigeria en particular, hicieron que me planteara un cambio y regresar a España. Sin embargo, en mi regreso a casa, al ver que aún no había muchas oportunidades para jóvenes ingenieros, acepté una propuesta de una empresa española para trabajar en Colombia. Fue esta misma empresa la que me permitió regresar a España a los 6 meses, desempeñando la función de ingeniero de proyectos en Barcelona.

**M.H.:** Yo llevaba dándole vueltas a la idea de

volver a España (vivía en Londres) durante muchos meses, sin embargo, debido a proyectos en los que me encontraba comprometido y que la situación no invitaba nunca a una vuelta inmediata, no encontraba la fecha para tomar esa decisión. Cuando regresé, me vine sin trabajo y a ver la situación in situ, sin nada cerrado.

**L.C.:** Realmente no me lo llegué a plantear, después de tres años fuera bregando, mis jefes considerando que era el momento oportuno de darme el relevo, y ciertamente creo que también acertaron, siempre he sido fiel y leal a los intereses de mi empresa. En mi opinión, es importante en este tipo de experiencias tener la oportunidad de regresar con la misma ilusión con la que uno se fue, en mi caso ha sido así.

**M.T.A.:** Ya me había planteado mi vuelta, pero se concretó gracias a la oportunidad que me brindó Grucal.

## ¿Es el momento óptimo para volver a trabajar a nuestro país?

¿Cree que estamos en un momento óptimo en nuestro país para plantearse regresar?

**F.J.J.:** No creo que sea el momento óptimo, aunque sí hay más oportunidades laborales que las que había años atrás.

**M.H.:** Es un momento que parece que la tendencia va a seguir ascendente. Esperemos que la situación política no sufra muchos altibajos y que haya continuidad con respecto a la inversión privada y un aumento de la pública.

**L.C.:** Tengo dudas, me gustaría decir que sí, pero creo como se traduce de mi respuesta anterior, aún no hay una apuesta verdadera por invertir en mantenimiento y conservación de infraestructuras, y completar aquellas otras que a todas luces son necesarias. En Se-



villa por ejemplo la SE-40 y completar la red de metro que esta ciudad merece, por no hablar sólo de agua, y mientras no haya una reactivación real, veo muy difícil o imposible que el mercado permita que muchos compañeros puedan regresar.

**M.T.A.:** No diría óptimo, la esperanza es que aunque lentamente, la mejora de la situación permita el regreso de los compañeros que lo están esperando.

*Imagen de Luis Castillo y su esposa durante su estancia en América Latina.*

¿Qué ha primado en su vuelta: el cambio en el país de acogida, la mejora en España, la nostalgia...?

**F.J.J.:** Si bien es verdad que la mejora de la situación económica en España ha permitido que pueda regresar a España, es la familia y los amigos los que priman en mi decisión de regresar a casa. Son muchos los eventos familiares y los momentos importantes que te pierdes por trabajar y vivir en el extranjero.

**M.H.:** Mis motivos principales fueron personales, mi pareja vive en España y con trabajo estable, lo cual me hizo animarme a intentarlo. Siempre he pensado que una vez que sales en unas condiciones como las que salí hace 6 años, no me va a costar trabajo volver a hacerlo en caso de necesidad.

**L.C.:** Cuando regresé la mejora de España era muy relativa, y aún hoy tengo mis dudas de que el sector esté realmente revitalizado, creo que la contratación pública, además de escasa, es un sistema draconiano

que esperemos que la nueva Ley de Contratos que entra en vigor en Marzo pueda transformar para dignificar mínimamente nuestra profesión, que está muy desprestigiada y creo que la culpa la tenemos todos. Por otro lado, cuando uno está fuera, alejado de su familia, la nostalgia siempre está presente, en mi caso sí ha sido un factor que ha pesado. Como muchas otras veces, la suerte me acompañó, pues el Perú, y en general creo que América Latina, ha entrado en un periodo de ralentización en infraestructuras en los dos últimos años, que confiemos pase pronto.

**M.T.A.:** Mi experiencia internacional siempre me la planteé como un viaje de ida y vuelta. La situación en España está mejorando y ello permite que parte de los profesionales que emigramos por la crisis, podamos retornar, aunque por desgracia el sector de la construcción no se recupera como para permitir el regreso de todos lo que esperan volver.

*Continúa en la siguiente página...*



## Especial INGENIEROS RETORNADOS

## ¿Se plantearía emigrar de nuevo?

**F.J.J.:** Me lo podría plantear, pero ahora mismo me apetece estar en España, cerca de los míos.

**M.H.:** Sí, definitivamente.

**L.C.:** No sabría responder a esta pregunta en este momento, desde luego no cierro las puertas, pues la situación sigue estando complicada en España, pero las circunstancias personales y familiares han cambiado y me costaría más volver a hacer las maletas. Mis hijos van haciéndose mayores y por tanto no sería tan fácil como la primera vez.

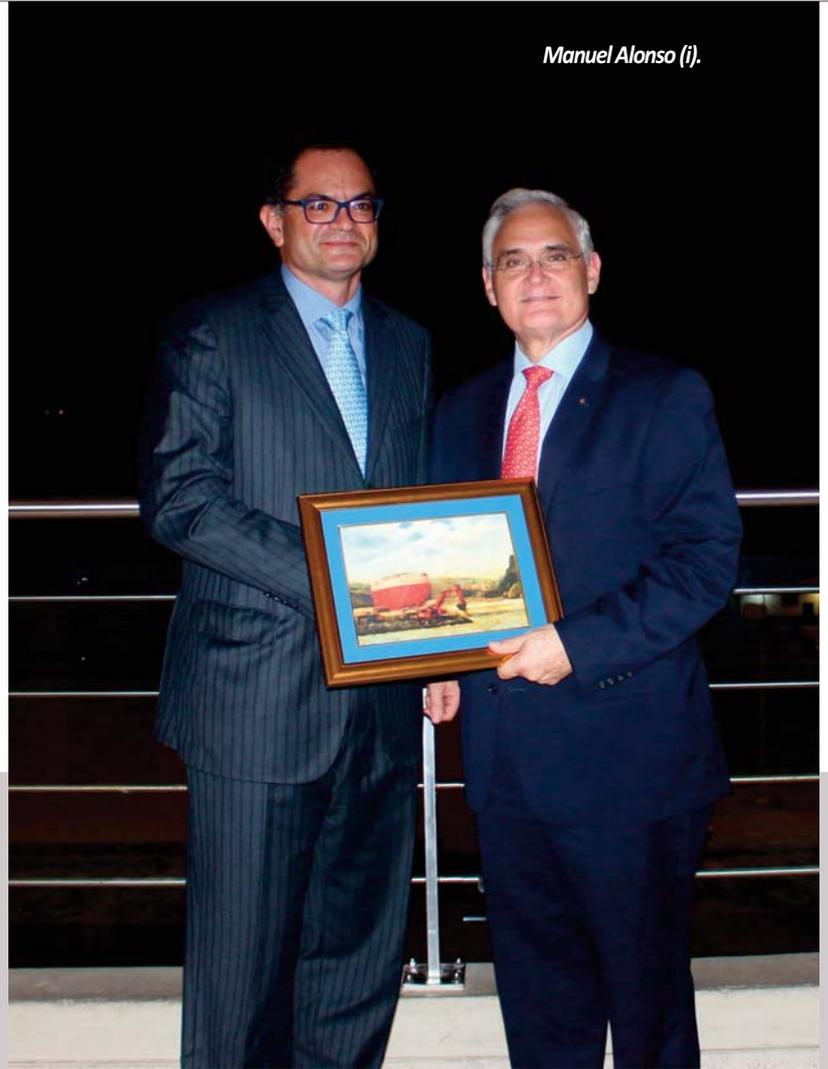
**M.T.A.:** Ahora, prácticamente recién llegado, estoy pensando desarrollar mi futuro profesional en España, no pienso en una nueva etapa fuera.

## Valor de la etapa internacional

### ¿Valoran las empresas españolas en nuestro país la experiencia internacional?

**F.J.J.:** Sí, siempre se ha valorado mucho la experiencia en el extranjero, y creo que ha sido lo que ha marcado la diferencia en algunos procesos de selección con respecto a otros compañeros que optaban al mismo puesto. Pese a que las empresas te ven joven y no con demasiada experiencia, muchas veces han valorado más esa valentía y esas ganas de trabajar que se necesitan para dar el paso a vivir fuera de tu país.

**M.H.:** Generalmente sí valoran el hecho de que hayas trabajado fuera, aunque me he encontrado empresas que directamente prefieren ingenieros que no hayan salido de España (las menos), hay otras empresas que están buscando el internacionalizarse o entrar en otros mercados para los cuales aquellos que hemos estado fuera sí añadimos más valor. Los idiomas son otro tema muy importante y el tener el in-



Manuel Alonso (j).

glés muy fluido es casi un requisito indispensable para comenzar a trabajar en consultorías.

El tema de construcción varía y ahí igual hay menos requisitos de idiomas. Lo que estoy notando es la vuelta de muchos compañeros que se fueron a Sudamérica y tienen más perfil de obra.

**L.C.:** Sin duda, desde luego las empresas medianas y grandes, como puede ser Ayesa, donde nuestra actividad hoy en día viene en un elevado porcentaje del exterior, no cogen a nadie que no esté dispuesto a viajar, hable varios idiomas y valoran extraordinariamente la experiencia que se haya podido tener en proyectos internacionales.

**M.T.A.:** Sí, las empresas son conscientes de lo enriquecedora que es para el profesional la experiencia internacional.

## ¿Qué le aportó profesionalmente la emigración?

**F.J.J.:** Principalmente, me ha permitido obtener un currículum que de ninguna manera hubiera conseguido de haberme quedado en España. Me ha permitido trabajar y formarme en la construcción de grandes infraestructuras y he tenido la oportunidad, sin tener experiencia profesional, de conseguir una experiencia valiosísima en la construcción de proyectos de gran envergadura.

**M.H.:** He tenido la oportunidad de trabajar con muy buenos ingenieros y arquitectos, además de participar en mega proyectos, tales como la remodelación de London Bridge Station y Crossrail.

Además, la ingeniería anglosajona se da más valor a sí misma que otras ingenierías a nivel global, y hay un nivel de Investigación y Desarrollo más elevado, lo que me permitió aprender de las nuevas tecnologías de una forma muy temprana.

**L.C.:** Muchas cosas, en primer lugar la oportunidad de conocer otras culturas, formas de pensar diferentes, el mundo es muy interesante, y ejercer nuestra profesión más allá de nuestras fronteras enriquece mucho. Te das cuenta que la Ingeniería española tiene un gran nivel, y que es mucho lo que podemos y debemos aportar al desarrollo de las Infraestructuras de países que están más atrasados que nosotros y que necesitan profesionales y empresas como Ayesa, que aporten su experiencia y conocimiento. Este ha sido el gran cambio y la principal lección de la crisis en España. Somos buenos, capaces de competir con compañías de primer nivel, algunos hemos tenido la suerte de salir con nuestras empresas, pero muchos compañeros se han buscado la vida fuera desde la nada y también han tenido éxito. Tengo varios amigos que han rehecho sus vidas de este modo.

**M.T.A.:** Nuevas experiencias, conocer formas distintas de hacer las cosas. Comprobar la bonanzas de nuestra forma de trabajar, aunque no siempre nuestros sistemas son exportables tal cual, en algunos casos hay que adecuarlos e incluso pueden no ser válidos, dependiendo de las circunstancias y del entorno.

*Continúa en la siguiente página...*

## ¿Cambiaría en algo su experiencia anterior?

**F.J.J.:** Claro. Ya sabes a qué te enfrentas cuando vives expatriado. Trataría de tenerlo todo mucho más claro antes de volar, como son los asuntos de visado, alojamientos, condiciones de vida, etc. Al principio, desde la inconsciencia y con las ganas que tienes de tener tu primer trabajo, eres capaz de aceptar cualquier cosa, y a cualquier precio.

**M.H.:** Sí la cambiaría, ahora tengo la experiencia profesional y personal que hacen que mis condiciones varíen a la hora de volver a emigrar.

**L.C.:** Posiblemente no, la verdad es que fui muy afortunado. Quizás a tomarme las cosas con más calma, nuestro ritmo y urgencias muchas veces no son bien entendidas en otros países.

“

**Miguel Hijano:**  
**Más que dificultades, no encontré facilidades para volver. La vuelta es algo que preparas a largo plazo, y no puedes venirte a intentarlo si no tienes un plan bien definido**

Miguel Hijano, en el Sky Garden de Londres.

## Especial INGENIEROS RETORNADOS



## ¿Y a nivel personal?

**F.J.J.:** A nivel personal, creo que la emigración me ha aportado un enorme grado de madurez. Cuando te ves tan solo lejos de casa, en otro país, con otra lengua, otra cultura, otras creencias... Te acabas conociendo mejor a ti mismo, te haces una persona más independiente, más madura, y te hace ver todo con otra perspectiva, con una mente más abierta.

**M.H.:** A nivel personal me ha enriquecido muchísimo. Teniendo en cuenta que me fui con 24 años y he regresado con 30, he tenido la oportunidad de hacer amistad con personas de prácticamente todo el mundo. Aunque mi grupo de amigos son de UK y Australia, a los cuales estoy muy agradecido de cómo me acogieron desde el primer momento, siempre hay contacto con compañeros de la carrera. El estar lejos de la familia y amigos también tiene sus pros y sus contras, en la distancia todo se magnifica y como no hay un contacto diario, a veces piensas que los problemas son más grandes de lo que son y viceversa.

“

**Felipe Jiménez:**  
La emigración me ha permitido trabajar y formarme en la construcción de grandes infraestructuras y conseguir una experiencia valiosísima en proyectos de gran envergadura

Te pierdes cosas al estar fuera, y pienso que es muy importante guardar un contacto lo más continuo posible con la familia y con los amigos.

**L.C.:** Hicimos buenos amigos en Perú, algunos han venido a visitarnos, y desde luego el Perú formará para siempre parte de mi vida. Es un país acogedor, con un encanto especial, su cultura ancestral y la naturaleza salvaje y sorprendente (costa, sierra y selva a escasa distancia) lo hace un país único en el mundo. Cada viaje era una aventura....

**M.T.A.:** Ha sido una experiencia muy enriquecedora. Conocer una sociedad distinta, personas con idiosincrasia muy diferente y compatriotas en tu misma situación, pero en otro entorno.

## ¿Encontró dificultades para su retorno?

**F.J.J.:** Pensé que tras haber estado en el extranjero varios años y viviendo en un país anglosajón, iba a encontrar muchas más facilidades para encontrar trabajo. Sin embargo, no fue así, y no fue tan rápido encontrar nuevas oportunidades laborales, lo que me llevó a emigrar nuevamente a Latinoamérica.

**M.H.:** Más que dificultades, no encontré facilidades. Mi retorno fue algo estudiado y estuve mucho tiempo hablando con diferentes compañeros, a algunos de los cuales les debo bastante ya que me dieron oportunidades desde el primer momento, aunque cada compañero te cuenta una historia en base a su situación personal. Sé que hay programas del gobierno, pero el verdadero problema es la imposición fiscal tan elevada que hay en España. Han sacado normativas tales como la tarifa plana para autónomos, la vuelta es algo que preparas a largo plazo, y no puedes venirte a intentarlo con una fiscalidad tan elevada si no tienes un plan bien definido.

**L.C.** He sido afortunado porque me fui y regresé cuando me lo propuso mi empresa y me hicieron un sitio donde poder seguir ayudando, similar al que dejé cuando me marché. Dirijo la Sección de Obras Hidráulicas de Ayesa en Sevilla, me he encontrado con muchos de mis antiguos compañeros y tengo que agradecerles la buena acogida que me dieron.

**M.T.A.:** Ninguna. Creo que tuve mucha suerte.

*Continúa en la siguiente página...*

# No existe ayuda para regresar



**¿Ha encontrado algún tipo de orientación, ayuda o incentivo por parte de las administraciones públicas para el regreso del talento emigrado?**

**F.J.J.:** No. Tal vez no haya sido capaz de buscar ese apoyo, pero no he encontrado ningún tipo de ayuda u orientación.

**M.H.:** No, aunque como he comentado, sé de la existencia de programas de ayuda, no se transmiten bien y la burocracia es muy elevada.

**L.C.:** Ninguno, como he indicado el mercado nacional está roto, no interesa en mi opinión lo más mínimo cuidar o incentivar a la Ingeniería o la actividad constructora nacional. El sector ha tenido que adaptarse a las circunstancias de una forma traumática, sin ayudas de ningún tipo. A lo mejor, en unos años, podemos tener problemas para encontrar buenos ingenieros en España, muchas de los que ya se fueron no regresarán nunca.

**M.T.A.:** No, ninguno.

**¿Cree que falta apoyo y trabajo en esta línea para facilitar el retorno del talento?**

**F.J.J.:** He visto anunciados varios proyectos y programas sobre ayudas para el retorno del talento a España. Sin embargo, ninguna me ha parecido lo suficientemente concreta o adecuada que sirva de ayuda para regresar a los jóvenes ingenieros de caminos que desean regresar a su país.

**M.H.:** Más que apoyo, habría que crear unas condiciones más favorables para la creación de empresas y más facilidad para poder contratar. Los ingenieros siempre nos hemos caracterizado por un carácter más emprendedor y si hemos sido capaz de recolocarnos y encontrar nuevos mercados durante la crisis sufrida, sólo necesitamos unas condiciones favorables para volver y emprender en España.

**L.C.:** Por supuesto, no sólo eso, en muchos casos son trabas las que uno encuentra, por ejemplo en materia fiscal, las pocas ayudas que existían como puede ser la aplicación del artículo 7p de la Ley del IRPF, cada vez lo están endureciendo más de forma incomprensible. Se trata de poner chinias en el camino en lugar a ayudar a las empresas y los Ingenieros a salir al exterior, exportar talento y crear riqueza.

**M.T.A.:** Por supuesto. En muchos casos el talento profesional de los ingenieros expatriados sigue estando al servicio de las empresas españolas, pero es habitual que mucho de este talento termine prestando su servicio a empresas y países que se encuentran con grandes profesionales en cuya formación no han tenido que invertir, un gracioso regalo del sistema educativo español. Como país, deberíamos trabajar para recuperar ese talento que tanta inversión ha requerido.

## Especial INGENIEROS RETORNADOS

Con el bagaje actual, ¿Qué consejos le daría a alguien que fuera a hacer las maletas para otro país?

**F.J.J.:** Principalmente, que trate de contactar con otros españoles que ya viven o han vivido en el país al que se va a emigrar. Son ellos quien mejor te pueden asesorar antes de emprender el viaje. Si es un país al que no suelen viajar muchos españoles, como puede ser Nigeria, recomendaría que se pusiera en contacto también con la embajada, para que sepan que vas a estar en el país y así contar con un apoyo de otros españoles expatriados.

**M.H.:** Depende de la experiencia y la necesidad. Si eres un recién licenciado o alguien con poca experiencia, lo importante es informarte del país donde te quieres ir, y una vez lo tengas definido, encontrar contactos que te puedan guiar un poco desde allí y empezar a moverte mucho por tu cuenta. Nadie va a hacer el trabajo por ti. Si se tiene más experiencia, hay que ser más cuidadoso y ver las cargas personales que cada uno tiene. Los requisitos a la hora de irse cambian y ahí sí que recomiendo programar visitas previas y hablar con empresas antes de dar el paso definitivo. Las empresas inglesas suelen escuchar a todo aquel que pueda ofrecerle valor.

## Consejos de 'ida y vuelta'



**L.C.:** Que lo hagan con ilusión, que puede ser una etapa única en la vida, que hay que saber aprovecharla y sacar la parte positiva que siempre existe en toda experiencia vital. Que procuren hacer lazos con la gente en local y no solo refugiarse en el grupo de españoles, aunque por supuesto hacer una paellita o marcarse un flamenquito de vez en cuando es obligado para mantener los lazos de unión, y desde luego para hacer amigos por el mundo.

**M.T.A.:** Que vaya con la mente abierta, pensando que como profesionales tenemos mucho que aportar, pero sin maximalismos.



## ¿Percibe evolución en el mercado español respecto a cuando se fue?

**F.J.J.:** No cabe duda de que el mercado español se encuentra mucho mejor que hace 8 años, pero creo que aún queda mucho en este proceso.

**M.H.:** Sí, muy clara. Cuando yo me fui en 2012 todo eran malas noticias y la única salida que se ofrecía era trabajar prácticamente gratis, o emigrar. Ahora hay cierta actividad, las empresas se han internacionalizado y si se ofrecen los servicios o el perfil adecuado, puedes encontrar oportunidades, aunque sigue estando complicado abrir camino con las condiciones que hay en el resto de Europa.

**L.C.:** Quizás se nota algo más de movimiento en la Licitación Pública, pero por el contrario, y como he comentado, creo que el mercado está completamente roto, se hacen bajas imposibles para mantener la actividad. Se llega al absurdo donde en algunas licitaciones, por ejemplo de la DGA, las bajas llegan hasta el 55%, y el coste que asumimos las empresas para ganar una oferta es superior al importe de la licitación. Creo que esto merece una reflexión y cambio profundo en el sistema de contratación. Las Autoridades competentes tienen que tomar conciencia cuanto antes de la situación porque es insostenible.

El sector privado sí creo que empieza a tirar con



## La Columna Manuel G<sup>o</sup> Gallegos

### INFRAESTRUCTURAS ESPAÑOLAS, ¿CADUCADAS?



Hemos construido un país ideal en infraestructuras: una envidiable red de alta velocidad, una magnífica red de autovías y autopistas y un conjunto de embalses, puertos y aeropuertos de ensueño.

Con los años de bonanza, nos pusimos manos a la obra para hacer de nuestro país el país de las infraestructuras. Algunas de las mismas supusieron inversiones de dudosa justificación y donde, movidos más por las ganas que por la razón, construimos un panorama sobre-infraestructurado. Después llegó la caída hasta los infiernos de la inversión y pasamos del todo a la nada.

Tan grande fue el cambio que pasamos del 100 al 0 en muy poco tiempo. No sólo dejamos de proyectar, sino que se nos olvidó que las infraestructuras que se usan a diario se deben conservar para que no queden obsoletas. Sin duda nuestras obras han perdido calidad en los últimos años y si no ponemos remedio, no tardará en llegar el día en el que las tengamos que dar por caducadas, por la pérdida total de su utilidad.

Que las cosas no se hicieran del todo bien en el pasado, por el despilfarro en algunas inversiones, no debe condenarnos a no ser responsables y exigir que, desde un punto de vista racional, se invierta en la conservación de aquello que ya tenemos y que está ayudando a nuestro potencial económico como país. Y nunca se nos puede olvidar que mantener siempre es más económico que reconstruir.

#### ¿Y al que desee volver?

**F.J.J.:** Creo que se van viendo oportunidades en España, aunque no con las mejores condiciones. Al que desee volver, le diría que se ponga al día del mercado para que sepa qué va a encontrar.

**M.H.:** El que desee volver tiene que estudiar bien dónde y cómo quiere volver. España está algo mejor que hace unos años, pero está localizado, está en las grandes ciudades y algún que otro foco. Hay que evaluar qué valor añades a la empresa, o bien qué valor puedes añadir si deseas volverte como autónomo o formando una empresa. Además, hay que aprovechar la experiencia adquirida durante los años que hemos estado fuera e intentar convertirnos en algo más internacionales.

**L.C.:** Que lo haga pero sin prisas, haber estado fuera trabajando es un plus que debemos saber poner en valor. Hace unos años sólo un porcentaje pequeño tenía experiencia internacional, hoy en día puede ser un 30% o más, lo que nos pone en una posición muy favorable para el futuro de la profesión. La mayoría tendremos que estar con un pie en España y otro fuera, y ésto hay que tomárselo con naturalidad.

**M.T.A.:** Perseverancia.

fuerza, y habrá oportunidades en España en este ámbito. Hace falta una política seria y decidida en de conservación y mantenimiento de infraestructuras. Me consta que hay preocupación en nuestros compañeros que explotan las presas, cada vez más envejecidas, y presupuestos muchas veces raquíticos, que apenas cubre mínimamente para pagar el personal a cargo de su vigilancia. Un país como España, con 1.300 grandes presas, y donde buena parte de su riqueza depende de la disponibilidad de agua (agricultura, turismo, industria) no debería permitirse esta desidia.

**M.T.A.:** Poca, se aprecia mejoría, pero en general la crisis persiste.

“  
**Luis Castillo:**  
**Esta ha sido la principal lección de la crisis en España: Somos buenos, capaces de competir con compañías de primer nivel**”



## Reportaje VOLVEMOS

# El retorno del talento a España, ese codiciado deseo

**E**l retorno del talento a España es un mapa de grises, con algunos destellos de luz. Uno de esos faros en las tinieblas de un país ensordecido y ciego es **Volvemos**. Un nombre que debe sobrecoger a cuantos miran el globo terráqueo como su oficina, con una mano en el corazón y la mirada de esperanza puesta en España.

Volvemos nace en febrero de 2016 por el deseo de tres expatriados de facilitar a otros la vuelta a nuestro país, "facilitar el retorno del talento a España". Diego Ruiz del Árbol García, madrileño de 38 años; Raúl Gil Benito, de Santoña y con 42 años; y Sebastien Sanz, de nacionalidad francesa que tiene 45 años y lleva doce viviendo en España -biznieto de un inmigrante aragonés que decidió cruzar los Pirineos con toda su familia para una vida mejor-, suman entre los tres más de 20 años de experiencia migratoria. "Sabemos lo que es buscarse la vida en un país diferente al propio y hemos vivido la emoción de volver a casa. Por eso ayudamos a otros que como nosotros ahora quieren volver".

¿Cómo lo hacen? Conectando a profesionales con empresas y administraciones, generando oportunidades para que las personas que están fuera puedan desarrollar su potencial profesional y su proyecto vital en España. El número de emigrados atendidos "es imposible de calcular", nos admite Cristina Navas, responsable de Comunicación y Recursos Humanos en Volvemos, pero en su base de datos constan en estos momentos 7.567 profesionales espe-



**Los españoles que viven fuera de España tienen el sentimiento de que su país les ha abandonado. Las administraciones no logran llegar a ellos**

rando su oportunidad de coger el avión de regreso. El perfil medio de este emigrante es un joven con unos 32 años, que lleva seis años fuera de su país y que en un 50% reside en Reino Unido, Alemania y Francia.

"Los españoles que viven fuera de España tienen el sentimiento de que su país les ha abandonado y tienen una fuerte desvinculación con su territorio. Las administraciones públicas no son capaces de llegar a ellos", aseguran. De hecho, su noticia para el día de los Inocentes tenía este titular: *El Gobierno de España diseña un Plan*

## Andaluces que esperan llegar a casa

En la base de datos de Volvemos hay 169 ingenieros de caminos, canales y puertos inscritos esperando volver. De ellos 24 son de Andalucía. En total esta entidad cuenta con 1.069 andaluces y andaluzas en su base de datos. Más de mil emigrantes andaluces que quieren volver a casa y ofrecen su talento a las empresas locales.

*Nacional de Retorno de Talento (Inocentada 28/12): Noticia publicada el Día de los Inocentes, que podría hacerse realidad si el Gobierno de España tuviera voluntad política. Dejamos la propuesta por si alguien quiere tomar nota.*

Preguntados por las iniciativas públicas a nivel nacional, como el Subsidio, la Renta Activa y las Ayudas Extraordinarias a emigrantes retornados; o las de nuestra comunidad, como el Programa para el Retorno del Talento, lamentan que “no tienen el éxito que cabría esperar”, porque carecen de comunicación. Adolecen de saber “quiénes son los emigrantes, dónde están,

“

**La noticia de Volvemos para el día de los Inocentes: El Gobierno de España diseña un Plan Nacional de Retorno de Talento**

qué hacen y por qué quieren retornar”. “Usar su lenguaje es fundamental para conectar con ellos y animarles a volver”, tenderles ese puente que les falta, esa mano que invite a dar el salto.

Y de hecho quieren regresar, “para estar con su familia y amigos”, para pisar su tierra, para sentirse en casa. Como explica Cristina Navas, “muchos están en un momento crucial en su vida, con 30 ó 35 años, en el que tienen que decidir si regresan a España o forman una familia en el extranjero”. Su principal preocupación es encontrar un empleo acorde a su experiencia y

*Continúa en la siguiente página...*

## Reportaje VOLVEMOS

formación. Estos emigrantes valoran las empresas que incorporan nuevas metodologías de trabajo y se preocupan por el bienestar de sus trabajadores, por ejemplo con políticas de conciliación, teletrabajo, formación, etc, como ocurre en otros países.

“Es evidente que no estamos en los peores momentos de la crisis, pero el mercado laboral español sigue siendo incapaz de ofrecer oportunidades de calidad al talento español, que aún sigue emigrando en busca de mejores perspectivas”, comenta la responsable de Comunicación y Recursos Humanos de Volvemos. Pese a ello, “se está produciendo un incremento de los retornos, pero tiene más que ver con ciclos personales que con ciclos económicos”.

La implicación de las empresas es fundamental para el retorno de los emigrantes y es cierto que en su mano también está que los emigrantes vuelvan. Las empresas pueden beneficiarse de la incorporación en sus equipos de profesionales con experiencia internacional, conocimiento de idiomas y culturas, metodologías de trabajo innovadoras.

Algunas ya son conscientes de este valor añadido y lo buscan activamente, especialmente aquellas que tienen presencia internacional o proyectos de expansión, se congratula Cristina Navas. Sin embargo, reconoce, aún hay que hacer una labor de sensibilización y concienciación para que más empresas se comprometan con el retorno del talento.

**Para contactar y colaborar con Volvemos en el retorno del talento a España** deben saber que tienen proyectos en Castilla-La Mancha, Castilla y León, Extremadura, La Rioja, Barcelona, Valladolid, Barakaldo y Córdoba, con estrecha cooperación con algunas administraciones. Pueden escribirles a [comunicacion@volvemos.org](mailto:comunicacion@volvemos.org)



## Volvemos a Córdoba, la semilla que alumbrará el territorio andaluz

**V**olvemos tiene su base en territorio andaluz en la provincia cordobesa. “Queremos convertir Volvemos a Córdoba en un referente para toda Andalucía”, subraya Cristina Navas, que la iniciativa sea ejemplo para otras ciudades de nuestra comunidad y pueda contar con el apoyo de la administración regional y de otras administraciones locales.

Volvemos a Córdoba germinó en la capital en octubre del pasado año gracias a la contribución económica y la apuesta del Ayuntamiento a través del IMDEEC (Instituto Municipal de Desarrollo Económico y Empleo de Córdoba). Han puesto en marcha una estrategia que implica a los agentes fundamentales para hacerlo posible: administración, empresas y profesionales emigrados. Una de esas patas esenciales es el empresariado local, con quien han contactado para animarles a participar en el proyecto haciéndoles ver las ventajas de incorporar profesionales con una experiencia internacional a sus equipos, e informándoles de los incentivos del IMDEEC para la contratación del talento retornado.

Sebastien Sanz, miembro fundador de Volvemos, está poniendo al servicio de los emigrantes su experiencia como reclutador de personal para mejorar sus candidaturas y redirigirlos en su búsqueda de empleo en Córdoba. Les da feedback sobre la calidad de los currículums, conciencia sobre las diferencias de sueldo que pueden existir en determinadas profesiones o sectores de un país al otro, opina con transparencia sobre las cartas de presentación y, en definitiva, asesora. Esto ha permitido ya cambiar el rumbo de algunos aspirantes. **Para contactar: cordoba@volvemos.org**



### Los programas de ayudas regionales y estatales no arrojan cifras esperanzadoras

El Programa para el Retorno del Talento de la Junta de Andalucía no parece estar dando los resultados esperados o no parece estar sabiendo llegar a los interesados o, quizá, el problema esté en que los requisitos para acceder a las ayudas no se ajustan a los perfiles reales de los actuales demandantes de esta ayuda para su regreso a casa. Sea como fuere, por uno o por todos estos motivos, según datos del Partido Popular hechos públicos en febrero de este año, de los ocho millones presupuestados para este programa sólo se ha ejecutado medio y se han beneficiado únicamente 11 jóvenes, pese a que a principios de 2017 había 443 inscritos a la espera de una oportunidad. A nivel nacional no tenemos datos, pero existe otro programa que incluye Subsidio para emigrantes retornados de determinados países, la Renta Activa de Inserción para emigrantes retornados y las Ayudas Extraordinarias para retornados.

“

Es evidente que no estamos en los peores momentos de la crisis, pero el mercado laboral español sigue siendo incapaz de ofrecer oportunidades de calidad

## Reportaje JORNADA EMASESA



# Mirando atrás, para caminar hacia el futuro del agua

**Jornada sobre 50 años de gestión contra la sequía en el horizonte del cambio climático**

**C**ómo afrontar los nuevos retos del agua y de la carencia de ella, en una mirada atrás para ordenar y poner en valor lo avanzado en las últimas décadas llenó la jornada organizada por Emasesa el 25 de enero en Sevilla. El Futuro del Agua, el agua del futuro. 50 años de gestión contra la sequía en el horizonte del cambio climático reunió a más de 300 personas en un espacio inmejorable con el Guadalquivir en la retina. El Restaurante Abades Triana acogió un completo programa en el que todas las entidades con responsabilidad en este recurso ofrecieron su visión de la situación.

En el marco de la actual sequía, que supondrá otro hito hidrológico en España, se congratularon de la experiencia adquirida desde los años ochenta, que ha permitido hoy sostener el déficit sin afectar a la población gracias a la gestión, la inversión realizada y los planes especiales de sequía aprobados de forma histórica en 2007, que marcaron un antes y un después. La directora general del Agua del Ministerio de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, Liana Ardiles, recordó que España es el único país de la Unión Europea que cuenta con instrumentos de planificación de alerta ante eventuales sequías. En la actualidad, el Gobierno tiene abierto un proceso participa-

“

**El Gobierno está ultimando la actualización de los Planes de Sequía en vigor, que formarán parte del Pacto Nacional por el Agua para lograr, con el máximo consenso, un uso eficaz, sostenible y solidario**



tivo para actualizar los citados Planes de Sequía en vigor, en los que implementar lo aprendido para mejorar la gestión y minimizar los impactos. Estos planes formarán parte del Pacto Nacional por el Agua en el que trabaja el Ministerio para lograr, con el máximo consenso y participación, un uso eficaz, solidario, sostenible e integrado de los diferentes recursos hídricos existentes en el país. “Vamos a construir desde lo aprendido, determinando las líneas de actuación del futuro, donde todos sumemos por el bien común”, subrayó Ardiles.

Por su parte, el titular de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, José Fiscal, se refirió a como la Ley de Medidas Frente al Cambio Climático, que ya está tramitándose en el Parlamento, integrará todo el trabajo realizado en esta materia a través de los Planes Hidrológicos. Por su “carácter reciente y su relevancia”, Fiscal recordó el protocolo que la Consejería y el Ministerio rubricaron hace unos meses en materia de actuaciones de saneamiento y depuración de aguas residuales en la comunidad. El documento contempla una inversión de 791 millones de euros para 149 actuaciones concretas en el marco de la acción comunitaria 2014-2020.

*Continúa en la siguiente página...*



## Acuerdo entre la CHG y el Ayuntamiento de Sevilla

**El presidente de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Antonio Ramón Guinea, rubricó con el Alcalde de Sevilla y presidente de Emasesa, Juan Espadas, un protocolo de colaboración entre ambas entidades símbolo de la estrecha cooperación que rigen sus relaciones por el bien común de la ciudadanía.**

## Reportaje JORNADA EMASESA

### Ródenas. EL DÉFICIT DEL SEGURA

La Cuenca del Segura representa a penas el 4% de España, pero genera el 30% del regadío del país, con 5.000 millones de toneladas de frutas y hortalizas. Su talón de Aquiles es el déficit hídrico de la zona. Como detalló Miguel Ángel Ródenas Cañada, presidente de la Confederación Hidrográfica del Segura, la cuenca es ejemplo en aprovechamiento y reutilización de aguas, genera 300 millones de metros cúbicos de agua desalinizada a través de 13 desaladoras y dispone de 1.500 kilómetros de canales de distribución de agua, pero sus reservas no llegan al 6% y desde junio no llega agua del Tajo.



El valor de la cooperación institucional en la lucha ante los episodios hídricos –inundaciones y sequías– en el mapa español fue un denominador común en los discursos, al tiempo que se reconocía que, aunque “hay mucho hecho”, sigue siendo necesario actualizar la inversión en obras de regulación y en modernización de las existentes buscando fuentes de financiación. Desde el público, un representante de Aljarafe incidía en que el 40% de las infraestructuras tienen más de 40 años y “pese a que se hace todo lo que se puede, se tiene que hacer todo lo que se debe, pensando en todas las posibilidades de financiación, incluida la cooperación público-privada”. El propio alcalde de Sevilla, Juan Espadas, exclamó en su intervención que la ciudad “espera arduamente el último paquete de licitación de obras de saneamiento con las que cum-

“

**Los nuevos embalses creados en la cuenca desde 1991 suponen el 40% de la reserva actual ¿Dónde estaríamos ahora sin ellos?**

plir con el vertido cero exigido por el Marco Europeo”.

El Presidente de la CHG, Antonio Ramón Guinea, apuntó que los nuevos embalses creados en la cuenca desde 1991 suponen el 40% de la actual reserva y se preguntó ¿dónde estaríamos ahora sin ellos? El año hidrológico 2016-17 ha sido el octavo más seco desde 1981, y el 2017 ha sido el segundo año natural más seco desde 1965, llegando las reservas a rozar el 40%, cuando los valores medios en esta época están sobre el 60%. Su singularidad radica no sólo en que los índices están bajo la media, con precipitaciones entre el 30-40% y de hasta el 25% de lo habitual, sino que estamos ante el quinto año consecutivo de sequía, lo que la hace “especialmente dura”, según Liana Ardiles.

Todos coincidieron también en que desde



### Azañedo. UNA CABECERA DEL TAJO EN EL MÍNIMO

El presidente de la Confederación Hidrográfica del Tajo, Juan Carlos de Cea Azañedo, lamentó que la cabecera del Tajo -desde donde se envía agua al Segura- se encuentra en mínimo histórico desde el mes de diciembre, situación de emergencia que afecta a otros puntos de la cuenca. En enero la situación se agravó también en uno de los ríos más importantes, desde donde bebe Madrid.

2005 las demandas se han ido atenuando, por una mayor concienciación ciudadana, y esto ha permitido elevar las reservas y que en este periodo de sequía, con un año más que el anterior, hayamos llegado más preparados y hayamos podido resistir sin restricciones.

“La sequía es un fenómeno normal, pero también un fenómeno muy complejo. No se sabe cuándo empieza, cuánto dura ni cuándo acaba, pero tenemos que gestionarla. Lo que sí sabemos es lo que ha pasado hasta ahora. Si el agua es un recurso escaso y el dinero también, no nos queda otra que mejorar la gestión”, sentenció Jaime Palop Piqueras, Consejero Delegado de Emasesa, quien aseguró que hay que reaccionar ante los nuevos aspectos de la sequía y crear órganos para integrar a la sociedad en la toma de decisiones.

## “Se ha quebrado el ir por detrás de la sequía”

Juan Saura Martínez, ex director técnico de la CHG, presentado como “el hombre del agua”, repasó los 50 años de la gestión contra la sequía mirando esperanzado los logros conseguidos. “Se ha quebrado el ir por detrás de la sequía”, la capacidad de los embalses se ha triplicado, las pérdidas de agua desde los embalses están por debajo del 15% -lo que es “algo inédito”-, y el consumo se ha reducido gracias a la labor de coordinación de las administraciones y de concienciación de la ciudadanía, con lo que se “ha aumentado de forma espectacular la garantía de suministro a la población”. Este es el mapa que dibujó Saura Martínez tras cincuenta años de lucha en los que tuvieron un papel decisivo los ingenieros Mariano Palancar Penella, Juan José López Martos y Manuel Vizcaíno Alcalá.

En los años 80, cuando se produjo la segunda sequía más dura hasta el momento, se puso de manifiesto que “la sequía iba por delante de la gestión”. Estaba en construcción el embalse de Zufre (Huelva), pero no llegó a tiempo, y se realizaron las tomas 1 y 2 del Guadalquivir para conectarlas al abastecimiento, a pesar de lo cual se produjeron restricciones de hasta 15 horas a la población. En 1984 Mariano Palancar Penella cede el mando de la CHG a López Martos. En esos momentos se termina la presa de Zufre, “pero los estudios de planificación indicaban que no sería suficiente”. Es cuando nace el proyecto del embalse de Melonares (Sevilla), “que sería la solución definitiva de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir”, según Saura Martínez.

*Continúa en la siguiente página...*

## Reportaje JORNADA EMASESA

López Martos “no dudó en poner en marcha el proyecto de mayor capacidad posible, de unos 180 hectómetros cúbicos, en lugar del de 70 hectómetros cúbicos que se planteaba inicialmente”, recuerda el ex director técnico de la CHG. En el mandato de López Martos se realizaron también una quincena de presas de emergencia y la tercera toma para abastecimiento en el Guadalquivir. A pesar de ello, la sequía de los años 92-95 supuso una etapa “hipercrítica” y “un punto de inflexión” que impulsó más tarde un periodo de modernización de la cuenca con más de 1.000 millones de inversión para elevar la eficiencia de las conducciones y reducir las pérdidas.

Cuando en Sevilla sólo quedaba agua para cuatro meses y se contabilizaban pérdidas de 5.000 millones de euros por las restricciones a los cultivos, “en la tierra de los milagros, empezó a llover”. Era otoño de 1995, se estaba barajando la opción de construir una desaladora en el estuario del Guadalquivir y la cuenca pasó de la sequía extrema a las inundaciones.

El impulso de López Martos a Melonares había quedado en barrena, el proyecto se había iniciado pero se paralizó por cuestiones medioambientales, y fue Manuel Vizcaíno Alcalá quien tuvo que “batallar” para hacerlo realidad. Se compensó el posible impacto anexionando al embalse áreas ambientales repobladas con conejos, alimento de las aves de presa protegidas en la zona. En el último tramo tuvo que recurrirse a fondos europeos para completar la conexión de Melonares con el Carambolo, pero finalmente se completó. El embalse supone en la actualidad “un año de agua más puesto a disposición de un millón de habitantes a 20 céntimos la tonelada y es esencial para el abastecimiento de Sevilla, en cantidad y en calidad”, concluyó Juan Saura Martínez.



## Homenaje a Palancar Penella, López Martos y Vizcaíno Alcalá

Los ingenieros de caminos, canales y puertos tuvieron un lugar destacado en esta jornada donde se homenajeó a los responsables de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir entre 1968 y 2004, nuestros compañeros Mariano Palancar Penella (Director 1968-1984), Juan José López Martos (Presidente 1985-1990) y Manuel Vizcaíno Alcalá (Presidente 1996-2004).

**Mariano Palancar** cedió el testigo a su hijo, que acudió a recoger el reconocimiento de manos del Vicepresidente de Emasesa, Joaquín Luis Castillo, y ante la Directora General del Agua del Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, Liana Ardiles. Palancar explicó que había usado el argumento de la presencia de Liana Ardiles en el acto y la admiración



y afecto que le tiene su padre para intentar convencerlo, sin éxito, para que acudiera al homenaje. Con 94 años y una vida dedicada al agua, su hijo trasladó el agradecimiento de “un corazón ennoblecido” al que su trabajo “le emocionaba hasta tal punto que era capaz de plasmarlo en poesía”. De toda su obra “la que mejor le representa es la Corta de la Cartuja, que no sólo libraba a Sevilla de las inundaciones, sino que aportaba 400 hectáreas de terreno libre de especulación que posibilitaron la Exposición Universal de 1992”.

**Vizcaino Alcalá** recibió la placa conmemorativa de manos del Director de Servicios Corporativos de Emasesa, José García González, y agradeció que “se nos reconozca algo a los ingenieros de caminos, porque lo hicimos entre todos”. Recordó los problemas a los que se enfrentó en su mandato para sacar adelante el embalse de Melonares, para el que consiguió la financiación que faltaba y superó las reticencias ecologistas con medidas especiales en su ejecución. El

éxito de su fórmula le permitió lograr fondos para poner en marcha más tarde las presas de La Breña, el Arenoso y Montellano. Se quedó una en el tintero, apuntó a Liana Ardiles, en el escenario, realizando una petición improvisada: La Presa de San Calizo. “Écija y Palma del Río se inundan, la canalización del río no es suficiente, por ello me tomo la licencia de pedirle que levanten la Presa del Calizo, que solucionaría esta situación”.

**López Martos**, tomó ejemplo de su antecesor y realizó “otra petición” a la Directora General del Agua del MAPAMA, “llevamos trece años con el embalse de Rules terminado y sin las conducciones, que salga pronto por favor”. Recibió su placa conmemorativa de manos del ingeniero Jaime Palop, Consejero Delegado de Emasesa, tras lo que cual admitió que había aceptado el cargo en 1985 después de estar transitando por el sur desde 1983 como Delegado del Gobierno porque “si no venía me perdería la gran operación hidráulica del Guadalquivir de todos sus tiempos”.

“

**Vizcaino Alcalá aprovechó la presencia de la Directora General del Agua para pedirle que levanten la presa del Calizo. López Martos lo emuló y le reclamó las conducciones del embalse de Rules**

## Reportaje II ENCUENTRO CIVISUR

# Una treintena de actuaciones históricas para el ferrocarril

**Abraham Carrascosa lamentó que la Comunidad esté instalada en el “permanente gerundio, un tiempo detenido” de nuevas promesas para problemas invariables**

**A**ndalucía está siempre en el tránsito desolador de promesas renovadas para solucionar problemas invariables, instalados en el gerundio maldito, un tiempo detenido”. Este es el panorama de las infraestructuras que dibujó el Decano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos al repasar las Inversiones en el Ferrocarril en Andalucía, en el III Encuentro Civisur el 20 de febrero en Sevilla. Excepto las obras que se acabaron para la EXPO del 92, el resto de actuaciones históricas necesarias las siguen Estado y Junta “presupuestando, prometiendo, proyectando, ejecutando y, lo que es peor, no acabando”, sentenció.

En su exposición realizó un completo recorrido provincia por provincia por una treintena de reivindicaciones del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en materia ferroviaria para la Comunidad andaluza. De ámbito pluri-provincial, no pueden olvidarse los Corredores Ferroviarios, tanto el Mediterráneo como el Central, “en especial la conexión con el Puerto de Algeciras”; y el Eje Ferroviario Transversal, inicialmente proyectado para unir Huelva con Almería a través de Sevilla, Antequera y Granada con un ferrocarril de altas prestaciones. El Bypass



Intervención del Decano José Abraham Carrascosa en el encuentro.

“**Reclamó los Corredores ferroviarios, la terminación de las líneas de AVE, el eje ferroviario transversal de Andalucía, la ampliación de los Metros de Sevilla, Málaga y Granada, la línea litoral de Málaga a Algeciras, la puesta en marcha de los tranvías de Sevilla y Jaén o el Metrotrén**

de Almodóvar del Río (Córdoba) planteado por el Ministerio de Fomento como alternativa “debe ser una solución provisional, que además debe abordarse ya, pero nunca sustituir el proyecto del Eje completo Transversal”.

Como líneas de conexión externa, Carrascosa Martínez citó también el eje Sevilla-Extremadura, que requiere de una fuerte inversión para su modernización y mejora permitiendo, con ello, dar acceso a los puertos de Huelva y Sevilla desde Extremadura. Debería estudiarse asimismo dar utilidad a la infraestructura entre Marchena y Bobadilla, que con una inversión adicional mínima podría mejorar los tiempos de viaje y la seguridad.

En la provincia Sevillana, el Decano dio opciones para la proyección de la conexión de la capital, desde la Estación de Trenes de



“

**Fomento y Vivienda abogó por la lealtad institucional y la colaboración para sacar adelante los proyectos de forma ordenada**

Santa Justa, con el Aeropuerto, que estudian ahora Ministerio y Junta; y ha propuesto la prolongación de la línea C2 de la Cartuja hasta la Torre Pelli. El representante de los Ingenieros de Caminos andaluces se unió a las voces de alarma por el desmantelamiento del Tranvía de Alcalá, una obra que es “prioritario” concluir y poner en marcha, “máxime cuando ya estaba ejecutada en un 77%” y cuyo abandono está elevando los costes de la obra final. Del sistema tranviario sevillano ha traído de nuevo a la mesa el Tranvía del Aljarafe, que uniría en superficie las poblaciones de Coria del Río, Mairena del Aljarafe, San Juan de Aznalfarache y Bormujos, cuyos proyectos y estudios informativos de los tres subtramos están elaborados. La “obra fundamental” de la capital hispalense es por supuesto la red completa de Metro, que después del alzamiento de muchas voces se

ha logrado reactivar la construcción de la línea 3, aunque ni siquiera completa.

En el ámbito de los metropolitanos incluyó la finalización de la red de metro de Málaga y la ampliación del de Granada a largo plazo, extendiendo la línea actual hasta el aeropuerto y una segunda línea conectada con ésta que tocara zonas de gran densidad del área metropolitana y del campus universitario de Cartuja. En Málaga el Decano listó tres intervenciones más: la línea litoral de ferrocarril Málaga-Marbella en una primera fase, pasando por el aeropuerto y conectada al Corredor de Alta Velocidad Córdoba-Málaga, y de la Marbella-Estepona-Algeciras en una segunda fase; la mejora del plan intermodal y un nuevo ramal de Cercanías de la línea C2 Málaga-Álora al Parque Tecnológico. Otra de las “más trascendentales necesidades”

*Continúa en la siguiente página...*

## Reportaje II ENCUENTRO CIVISUR

entre Málaga y Granada es la terminación del tramo de AVE hasta Bobadilla y el ancho internacional de la vía. Carrascosa Martínez apuntó también que, en su integración en la capital granadina, “debe considerarse la progresiva adecuación subterránea de los tramos que mayor impacto causen a zonas urbanas”.

Sobre el AVE, criticó que “tras 14 años de obras y 700 millones invertidos el AVE no llegue a Cádiz” y que ya sea prácticamente imposible llevar la Alta Velocidad a la capital gaditana; y que en Huelva haya una estación del AVE nueva sin AVE, “una estación del siglo XXI para un tren del siglo XIX”. En Almería resta concluir la conexión con Murcia, el soterramiento del tren en la capital y la conexión con el Puerto, obras que siguen “en batallas y disputas pese a su urgencia”. “Del AVE en Jaén ya ni se habla y el trato en materia ferroviaria en esta provincia es una vergüenza, empezando por el famoso tranvía del enfrentamiento político permanente”, sentenció. En Jaén “sería muy importante desarrollar los puertos secos de la provincia” y en Córdoba el Metrotrén.

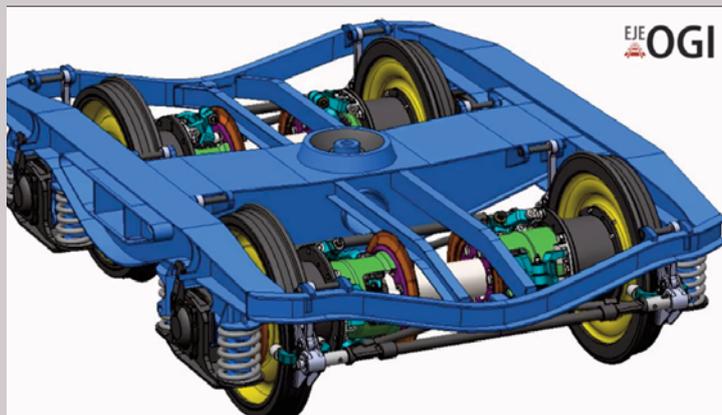
Tras escuchar el listado, la Viceconsejera de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, María Nieves Masegosa Martos, que le sucedió en el atril admitió que el Decano del CICCIP en Andalucía, Ceuta y Melilla “nos pone deberes a todos” y “aunque no estamos satisfechos con los niveles de inversión, vamos mejorando y seguiremos trabajando por priorizar infraestructuras con una planificación ordenada”. Masegosa Martos abogó por la lealtad institucional y la colaboración para sacar adelante estos proyectos. El consejero de Fomento y Vivienda, Felipe López, que cerró el acto reconoció que “Andalucía tiene mucho que recorrer y muchas necesidades que satisfacer”, aunque volvió a insistir en que el presupuesto de su área ha crecido un 49%, hasta los 857 millones.

## Entra en la última fase el Eje OGI de ancho variable para trenes de mercancías

El Eje OGI, de cambio de ancho de vía automático para mercancías, desarrollado por AZVI, Tria, OGI y Adif desde 2014 entra en su última fase. Este sistema permitirá resolver el paso de los trenes de mercancías por los distintos anchos de vía existentes en nuestro país, y de este a otros países, sin tener que detenerse a hacer costosos trasposos de mercancías de unos vagones a otros. Con ello se reducirán de forma considerable los tiempos de recorrido de las mercancías y se elevará la competitividad de este modo de transporte. Una vez homologado en Europa, cualquier tren equipado con estos ejes de rodadura desplazable podrá circular entre las distintas fronteras con anchos de vía diferentes sin tener que parar continuamente a realizar traslados de mercancías. Los avances de



este proyecto de I+D+i fueron presentados en el II Encuentro de Civisur por José Pozo Barahona, Director de Relaciones Internacionales del Grupo Azvi, quien explicó que se ha construido también en la base de Adif en La Gineta (Albacete) un cambiador para el paso de ancho UIC (1.435 mm) a ancho ibérico (1.668 mm), que no necesita operación y es bidireccional. Permite el cambio de ancho, con un dispositivo automático para el correcto empestillado de los ejes a su salida, y puede instalarse a la intemperie. Los ejes de ancho variable OGI han culminado la fase dos de ensayo para su homologación, iniciada en 2017, llegando a los 100.000 km, con lo que se ha obtenido la Autorización de Puesta en Servicio y la Autorización de Circulación. Ya sólo le resta la última fase, en la que se podrá circular en servicio comercial a la velocidad máxima autorizada, para realizar los 150.000 km en vías de ancho ibérico y UIC, terminando con esto su homologación.



## Puertos apuesta por el transporte ferroviario

“¿Creemos o no en el transporte ferroviario de mercancías en nuestro país?”. Con esta pregunta abría el Presidente de Puertos del Estado, José Llorca Ortega, su intervención en el II Encuentro de Civisur. En la actualidad sólo el 4% de las mercancías se mueven en tren, una cifra que podría servir de respuesta a este interrogante. “Las administraciones deben adoptar políticas activas para potenciar las mercancías por ferrocarril”, según Llorca Ortega, quien explicó que con las líneas de AVE se ha liberado un importante porcentaje de vías convencionales que “con una inversión mínima podrían adaptarse para las mercancías y estaríamos ante una alternativa real al transporte por carretera”.

El 65% de todos los tráfico de mercancías de este país tiene origen o destino en un puerto y “el ferrocarril va a ser fundamental para llenar los grandes megabuques que están recalando ya en ellos”, en opinión del Presidente de Puertos del Estado. Por este motivo, se ha iniciado una campaña de fomento de inversiones en la conectividad de los puertos de modo que, el que destine fondos a estas actuaciones se libera de la aportación al fondo común. El resultado ha sido que existen 53 actuaciones en marcha para eliminar cuellos de botella en los puertos con una inversión de alrededor 1.400 millones hasta 2022.

## Reportaje II ENCUENTRO CIVISUR

## 1. Murcia-Almería

LONGITUD: 185 km

INVERSIÓN PREVISTA: 2.983 M€

INVERSIÓN EJECUTADA: 797 M€ (26,72 %)

## PRINCIPALES ACTUACIONES:

• Vía doble entre Murcia y Pulpí y vía única desde Pulpí hasta Almería, con aprovechamiento de los tramos de plataforma ya concluidos.

PLAZOS FIN DE OBRA: 2023



## 3. Actuación Integral

LONGITUD: 180 km

INVERSIÓN PREVISTA: 365 M€

## PRINCIPALES ACTUACIONES:

- Implantación Ancho UIC
- Vía Electrificada

PLAZOS: Año 2023



## 2023, fecha estrella en Andalucía para la conexión ferroviaria

**E**l eje Mediterráneo desde Murcia a Granada y, parece, que de Granada a Antequera y Algeciras (con conexión a este importante nodo portuario) estará concluido al completo en 2023, si se cumple el calendario anunciado por el Gobierno, que asegura que “hay interés por resolver los principales cuellos de botella” en Andalucía para lograr unas conexiones a la altura.

Entre 2019 y 2023 empezarán a finalizarse los tramos que vertebrarán parte de Andalucía, según las fechas ofrecidas por el Secretario de Estado de Infraestructuras, Julio Gómez-Pomar, y por el Coordinador del Corredor Mediterráneo, Juan Barrios, en el II Encuentro de Civisur. Deci-

“**Murcia-Almería-Granada estarán unidas por tren en 2023, y en 2021 se concluirá la Bobadilla-Algeciras, según el Secretario de Infraestructuras**

mos parte de Andalucía porque la unión Huelva, Cádiz con Sevilla y desde la capital hasta Antequera, dependiente de la Junta de Andalucía, y que completaría el Eje Transversal Andaluz, se mantiene en el aire desde que en 2013 paralizaron las obras. El tramo con mayor retraso en el eje oriental es el de Murcia-Almería (185 km), como reconoció Gómez-Pomar, que espera esté terminado en 2023. En el segundo trimestre de este año se prevé puedan licitarse los cuatro tramos almerienses entre Lorca (Murcia) y Almería capital.

En estos momentos se han ejecutado 797 millones de una inversión total de 2.983 millones. En diciembre de 2017 se licitó también la integración ferroviaria en el barrio de El Puche de Almería, con una inversión de 23,1 millones y 23 meses de plazo de ejecución.

En 2023 se contempla también la culminación de la línea Almería-Granada (180 km), con una inversión de 365 millones para su renovación integral, la implementación del ancho de vía y su electrificación.

La unión Granada-Bobadilla (122 km) se encuentra en pruebas desde diciembre de 2017 tras su adaptación con una inversión de 1.644

## El parcheo en el eje ferroviario occidental

El Secretario de Estado de Infraestructuras, Julio Gómez-Pomar, enumeró también las actuaciones ferroviarias pendientes en la vertiente occidental de Andalucía de las que hay algunas novedades.

En la línea Sevilla-Huelva, con 450 millones de inversión, se va a realizar la modernización de 45 km entre Valencina y la Palma del Condado. Se contempla asimismo la eliminación de pasos a nivel entre estas dos capitales, la rehabilitación de la vía y la mejora de los terraplenes. Gracias a un convenio con el Puerto de Huelva, se van a destinar 2'5 millones a dos apartaderos ferroviarios. El Puerto de Sevilla aportará también 13 de los 25 millones que costará el acceso ferroviario a las instalaciones portuarias.

En el caso de la unión Cádiz-Sevilla parece que, como aseguró Gómez-Pomar en el II Encuentro de Civisur, se completará el primer nivel del nuevo sistema de señalización y seguridad (ERMTS) en 2019, lo que contribuirá a acortar el viaje entre estas dos ciudades.

Por último se refirió a la unión Jaén-Madrid, donde se ha reactivado la intervención en el tramo Grañena-Jaén.

millones. Este año tiene previsto el Gobierno licitar el intercambiador de Granada, según anunció el Secretario de Estado de Infraestructuras.

La "foto final" de la Bobadilla-Algeciras (176 km), de ancho mixto electrificado, llegará en 2021-diez años después de que la UE lo declarara como prioritario- con 350 millones de inversión, así lo prometió Gómez-Pomar en Civisur y en esta fecha se mantiene el Gobierno tras la presentación de los presupuestos. De la primera fase está ejecutado únicamente el 14%, 24'9 millones de una partida de 180 millones para la renovación de la vía. La segunda fase contempla otros 170 millones. En el segundo trimestre de 2018 se ha anunciado que se licitará la renovación del tramo San Pablo-Almoraima.

El Secretario de Estado de Infraestructuras mencionó también el polémico *by pass* de Almodóvar del Río, con el que se pretende parchear la conexión Sevilla-Málaga -con un recorrido de una hora treinta y cinco minutos- uniendo las líneas de AVE Sevilla-Madrid y Córdoba-Málaga, y cuyo proyecto se ha adjudicado en enero de este año por 309.260 euros. La redacción del proyecto cuenta con un plazo de ejecución de 12 meses.



## Reportaje MESA DE LA CONSTRUCCIÓN DE SEVILLA

# Alzan la voz ante una Sevilla "paralizada"

Sevilla se consume en su parálisis. Una realidad inasumible que ha motivado la reactivación de la Mesa de la Construcción de Sevilla para arrojar luz ante las deficiencias de una ciudad que se ahoga en su propia inmovilidad. Los representantes de los Colegios Profesionales de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Andalucía, Ceuta y Melilla; de Agentes de la Propiedad Inmobiliaria de Sevilla; de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla; de Arquitectos de Sevilla; de Administradores de Fincas de Sevilla; y de Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental, junto a GAESCO han sumado fuerzas en esta mesa que agrupa a unos 8.500 profesionales del sector en la provincia de Sevilla, competentes en las áreas que vitalizan este territorio. Lo hacen con espíritu colaborador y crítico para abordar "los graves problemas de una ciudad en la que sus gobernantes están jugando a pies quietos".

El presidente de la Mesa de la Construcción de Sevilla, José Abraham Carrascosa, Decano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del CICCPC, puso en su presentación el pasado 8 de marzo el foco en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Sevilla, aprobado en 2006, que en la actualidad tiene ejecutado aproximadamente el 5%, "un dato objetivo" que evidencia la urgencia de medidas efectivas y ágiles para reavivar su pulso. En opinión de la Mesa, la "revisión total del PGOU" debería descartarse por completo, a la vista del retraso pa-



Agustín Argüelles (i), José Feria Moro, Manuel Moreno Retortillo, Juan Aguilera Ruiz, Abraham Carrascosa

tente en las actuaciones proyectadas, e implementar modificaciones puntuales de tramitación rápida con un compromiso firme de cumplimiento en el sprint final del último año de legislatura del alcalde, Juan Espadas. "Nos ofrecemos para aportar al Ayuntamiento esas soluciones a corto plazo, sustentadas por la solvencia de nuestros profesionales, sin escenificar innumerables mesas sectoriales que acaban muriendo por su inutilidad", incidió Carrascosa.

En el listado de los 'debes' de esta ciudad, el presidente de la Mesa de la Construcción de Sevilla incluye actuaciones sobre los sistemas de transporte de pasajeros (como la Red de Metro, Tranvía, Cercanías y el acceso ferroviario al aeropuerto), sobre el transporte de mercancías (incluyendo el nuevo acceso ferroviario al Puerto, Majarabique), y sobre la red viaria (entre ellas la SE-35, el enlace de la SE-20 y otras muchas). "Estas infraestructuras no están hechas, ni parece que se esperen, porque no hay dinero o el dinero ya se ha gastado". Asi-

“

**Critican que en once años sólo se haya ejecutado el 5% del PGOU de Sevilla y proponen medidas efectivas y ágiles para reavivar su pulso y consideran que los usos de los suelos previstos en la ciudad resultan "obsoletos", además de "inviabiles"**



JUAN AGUILERA RUIZ  
Presidente de GAESCO. Patronal  
Constructores y Promotores

J. ABRAHAM CARRASCOSA  
Decano del CICC  
Andalucía, Ceuta y Melilla

osa Martínez, Manuel Bermudo Valero, Cristina Murillo Fuentes y Francisco de Jesús Pareja.

## La Gerencia, a examen

La Mesa valoró positivamente el anuncio del Ayuntamiento de Sevilla de la remodelación del área de Urbanismo, con la integración de Medio Ambiente, que “aunque llega tarde, podría ayudar a desatascar las decenas de proyectos enterrados en la inoperancia actual de este servicio” y que será de notable importancia para las pequeñas y medianas empresas. En este punto, el presidente de la Mesa de la Construcción de Sevilla fue tajante, “le damos 100 días al Ayuntamiento para reactivar esta área y demostrar su operatividad o volveremos a actuar”. La reordenación de personal de Urbanismo debería venir acompañada, sin dilación, por una modernización de sus sistemas y de su funcionamiento buscando una mayor eficacia y agilidad en la resolución de expedientes.

mismo, consideró “imprescindible” la redacción de un Plan del Área Metropolitana, “que llega veinte años tarde” y que resolvería muchos de los problemas actuales de la ciudad, así como la revisión del Plan de Transporte Metropolitano, poniendo al frente de todo ello una autoridad de intervención en este área que coordine las actuaciones y se haga responsable de su cumplimiento y de su correcto funcionamiento.

Otro de los frentes de batalla, como expuso el Vicepresidente de la Mesa, Manuel Bermudo, Presidente del Colegio Oficial de Agentes de la Propiedad Inmobiliaria de Sevilla, lo marca la falta de suelos finalistas en la ciudad, ya que los que en la actualidad existen, son “inviabiles” para su desarrollo, bien por los usos previstos en el planeamiento, cargados en exceso de “servicios terciarios o servicios avanzados” completamente “obsoletos” y alejados de las necesidades tanto actuales como a medio-largo plazo de la ciudad, bien por los altos costes del proceso de urbanización y los tiempos establecidos para ponerlos en carga. Por tanto, es preciso reconsiderar este planeamiento en el que, según Bermudo, existe un “exceso de suelo terciario, falta suelo residencial desarrollado para empezar a construir y en el que, además, habría que adaptar las condiciones en su día establecidas para las Viviendas Protegidas, hoy prácticamente desaparecidas e inviables para la iniciativa privada”.

El Vicepresidente de la Mesa de la Construcción llamó la atención sobre un fenómeno que agravará el colapso de la ciudad si las administraciones competentes no dejan de mirar hacia otro lado. El creciente turismo que atrae Sevilla requerirá de infraestructuras para absorber el incremento de la demanda, así como de la regulación de los negocios y del uso del parque residencial con fines turísticos. Este fenómeno ha acabado con la mayor parte de la oferta de alquiler de viviendas, y lo poco que existe se ha encarecido notablemente, hasta impedir la posibilidad de vivir en el centro de Sevilla a los sevillanos.

## Reportaje II FORO DE INGENIERÍA Y CIUDAD. SEVILLA



Iza., presentación en Sevilla; derecha presentación en Granada.

# Abogan por crear una Autoridad Metropolitana que ponga orden

**S**evilla se asfixia en tráfico y lleva más de veinte años viviendo del rédito de las obras de la Expo92, desoyendo las necesidades de una población creciente instalada en la que es hoy la cuarta área metropolitana del país. El II Foro Ingeniería y Ciudad concluyó que las soluciones para una movilidad eficiente de esta gran masa poblacional pasan por una revisión completa de la planificación existente para adaptarla a la realidad actual, en la que el Área Metropolitana tome protagonismo. Los distintos planes de transporte, infraestructurales y de movilidad aprobados para Sevilla están “obsoletos”, se han ido superponiendo sin orden y han sido incumplidos de forma sistemática por las administraciones. Por ello, el Foro Ingeniería y Ciudad abogó por la creación de una Autoridad Metropolitana que ponga en orden esta planificación, no sólo de las infraestructuras, sino de la gestión de la movilidad. Esto debería abordarse sin entrar en la realización de nuevos planes, sino revisando y reordenando lo existente, y actuando al tiempo que se configura un modelo de ciudad eficiente, con el compromiso de actuación

“

**Los distintos planes de transporte, infraestructuras y movilidad están obsoletos, se han superpuesto sin orden y han sido incumplidos de forma sistemática**

en plazos asumibles y lógicos para que Sevilla no pierda su posición estratégica como ciudad.

El Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Representante Provincial en Sevilla del CICCPC, Agustín Argüelles Martín, que abrió el acto ofreciendo una radiografía de la situación actual, sentenció que Sevilla presenta una red de transporte público ineficiente, sin estructura de red metropolitana y sin transporte en plataforma exclusiva, que provoca congestiones insalvables que alargan los desplazamientos y elevan la contaminación. “Las soluciones no pueden ser simplistas y deben involucrar una red bien interconectada y articulada, donde el metro es una importante baza. Sus características de independencia funcional respecto de los otros modos le proporcionan un plus de eficiencia que le otorga superioridad”, explicó.

Asimismo, la conectividad que da un metro subterráneo no es comparable con otras fórmulas, según Argüelles Martín, quien sentenció que “el mayor despilfarro que se puede hacer hoy es no utilizar lo que ya existe y que la línea 1 del metro no tenga conexión con nada”.

En la misma línea se pronunció el experto en Ur-



banismo Damián Álvarez Sala, ex Secretario General de Planificación de la Consejería de Fomento, quien subrayó que “el retraso en la ejecución de los proyectos de nuestra red de metro y la ordenación y administración metropolitanas pone en serio peligro no ya el progreso sino el propio mantenimiento de la jerarquía territorial de Sevilla, y ahonda en la indeterminación de lo que la ciudad pueda proponerse llegar a ser en las próximas décadas”.

En su análisis del proyecto de metro para Sevilla advirtió que “no se pueden cuestionar a estas alturas las cuatro líneas, pues sería retroceder”, aunque en una visión a futuro lo que sí debe incluirse en la red sería el Área Metropolitana. En su opinión, la línea de metro actual no basta para la dispersa extensión metropolitana, “es necesario completar la red y cargarla mediante su integración con tres redes zonales de tranvías y autobuses: Norte, Aljarafe y Dos Hermanas”.

En el proyecto del Metro profundizó también José Luis de Justo Alpañés, experto en Ingeniería del Terreno y Geotecnia, Doctor ICCP que fue consultor en las obras del metropolitano.

*Continúa en la siguiente página...*

## Vía de conexión al aeropuerto

Otra de las asignaturas pendientes de esta ciudad es “enlazar el Aeropuerto con un tren de Cercanías o con el Metro. Así lo defendió, Eduardo Gantes Trelles, ex Subdirector de Operaciones Sur de ADIF y experto en Transporte Ferroviario, quien ha propuesto una línea que partiría después de la bifurcación de La Negrilla, antes del apeadero del Palacio de Congresos, aprovechando la doble vía de ancho convencional. “Con esta solución se aprovecha la infraestructura existente en ancho convencional y permite evitar el gasto en el tramo entre Santa Justa y la Bifurcación del Tamarguillo”, ha argumentado Gantes Trelles. El ramal a construir sería de una doble vía de cuatro kilómetros, que supondría entre 70 y 100 millones de inversión, y presenta dos posibles soluciones: una que iría paralela a la NIV, uniendo las vías con el aeropuerto por un paso elevado para peatones, con tapices rodantes como en Atocha; y otra que cruzaría por debajo la NIV –elevándola sobre el ferrocarril– y concluiría en el mismo aeropuerto.

## Reportaje II FORO DE INGENIERÍA Y CIUDAD. SEVILLA

En su intervención, Justo Alpañés defendió que el metro es “una obra fundamental para Sevilla por razones ecológicas y de tráfico interior”, y que debe ejecutarse al completo. Poniendo la lupa sobre los detalles constructivos de la Línea 3, de la que se estudia actualmente su construcción en parte por ser la “más rentable social y económicamente”, Justo Alpañés indicó tres puntos “conflictivos” en su ejecución. Estos puntos estarían en el paso bajo el aparcamiento del Hospital Virgen Macarena, el paso sobre la Línea 1 y el paso inferior por Cardenal Bueno Monreal. Asimismo, detalló que será de gran importancia el estudio hidrológico, al ubicarse esta línea paralela al río; y aclaró que debería realizarse un estudio del trazado de todas las líneas restantes.

En el debate abierto en el foro en torno al metro subterráneo *versus* tranvía, Justo Alpañés fue tajante, “para hacer un metro en superficie mejor no hacer nada”. El tranvía, afirmó, o se le da preferencia total frente al tráfico o es tan lento que no merece la pena. El que fuera Director Gerente del Metro de Sevilla, Enrique Naz Pajares, secundó esta postura aportando datos económicos. El tranvía “no es tan favorable en coste como se intenta vender. La línea 1 del metro de Sevilla costó 36 millones el kilómetro, el Metro de Madrid 43 millones el kilómetro y el tranvía que se plantea ahora a Santa Justa costará 20 millones el kilómetro”.

Naz Pajares llamó la atención sobre “los antecedentes dramáticos del metro” y el paralelismo con el proceso actual para poner en estudio la línea tres. Desde que el Ayuntamiento decidió retomar la construcción de la línea 1 del metro (1991) hasta que se puso en marcha (2009) pasaron dieciocho años. Hoy hace casi diez años que se inauguró y seguimos igual. En este decenio, otras ciudades como Valencia, con un área metropolitana semejante a Sevilla, o Bilbao, con un área menor, han concluido sus redes, con nueve y tres líneas respectivamente.

“La existencia de medios de transporte tan potentes como el metro o las Cercanías son indis-

## Metro subterráneo versus tranvía



“

**Justo Alpañés: “Para hacer un metro en superficie mejor no hacer nada. Al tranvía o se le da total preferencia o es tan lento que no merece la pena”**

pensables para el desarrollo urbano de una ciudad. Sevilla ha perdido mucho tiempo, pero debemos luchar porque las instancias políticas se mentalicen de que nuestro futuro está en avanzar en estas mejoras. La red de metro es necesaria”, como insistió Eduardo Gantes Trelles, ex Subdirector de Operaciones Sur de ADIF y experto en Transporte Ferroviario. Gantes Trelles compartió ponencia con el portavoz parlamentario del PP Jaime Raynaud, quien recordó que el Plan Metropolitano de Transportes ya formuló en 2006 las infraestructuras esen-



ciales para Sevilla, la red completa de Metro, los tranvías de Sevilla, Alcalá de Guadaíra, Dos Hermanas, Aljarafe y La Rinconada; la conexión ferroviaria a Los Palacios, varias plataformas reservadas y 19 intercambiadores, entre otros proyectos; el POTAU formuló en 2010 otra serie de actuaciones que ni han comenzado; y de los 300.000 millones previstos en el PISTA 2007/2013 sólo se ha ejecutado el 42%. Por ello concluyó que “no hay mejor plan que cumplir y ejecutar lo ya planificado y prometido una y otra vez”, poniendo la responsabilidad sobre un ente capaz de aglutinar todos los planes a nivel metropolitano y buscar la transversalidad y la complementariedad.

Un punto este de acuerdo con Indalecio de la Lastra Valdor, ICCP gerente de Infraestructuras y Territorio y experto en urbanismo y movilidad: “Estamos en un problema de crisis de planificación. Es importante hablar de la transversalidad para que sea un acuerdo de máximos, que haga posible que salgan adelante los proyectos planteados, gestando una red de transporte, y que resuelva uno de los principales problemas de hoy, que es la contaminación provocada por los atascos de acceso a Sevilla”.

Lastra Valdor coincidió con el ex responsable del Metrocentro, Fernando Martínez Salcedo, que el

modelo de metro no ha evolucionado con el modelo de ciudad amable, sostenible y eficiente y apostaron por no descartar el tranvía como opción. En opinión de Lastra Valdor, si lo que se va a hacer en los próximos diez años es un trozo de una línea, “estamos ante un fracaso”, sentenció. Por otra parte, recordó que el Metrocentro se ha integrado amablemente en la vida de la ciudad, aunque la falta de consenso está retrasando la expansión de la red.

Martínez Salcedo aseguró que le convence mucho el “convertir la línea 3 en tranvía”, cuyo coste estaría, dijo, entre el 8-10% del coste del metro, a lo que se añadiría la renovación que produce y la puesta en valor del entorno urbano. “El tranvía tiende a pacificar el entorno”, insistió, antes de señalar que este sistema logró sustituir en el Prado 10 líneas de autobuses y 2.500 vehículos en horas punta. Desde su punto de vista, hay que hacer una revisión completa de la situación actual para adaptar la planificación, teniendo en cuenta la “deficiente integración” del área metropolitana, y combinando sistemas de transporte que mejoren la articulación del centro de la ciudad y las coronas metropolitanas. En ello, las plataformas reservadas serían una alternativa a la media distancia, aclaró.

“

**Indalecio de la Lastra: “Estamos en un problema de crisis de planificación. Es importante hablar de la transversalidad para que sea un acuerdo de máximos que haga posible que salgan adelante los proyectos”**

## Granada

# Los ingenieros reclaman inversiones urgentes en infraestructuras

## El AVE Granada-Madrid, la segunda Circunvalación, la terminación de la GR-43 o las conducciones de Rules están entre las peticiones prioritarias

La Asociación de Ingeniería Superior de Andalucía (ASIAN), de la que somos socios fundadores, recaló el 15 de febrero en nuestra oficina en Granada para presentar sus demandas para la industrialización de la provincia para que abandone el “furgón de cola del PIB industrial”. Nuestro Representante Provincial en Granada, Juan José Granados Romera, fue contundente en sus reclamaciones recordando la urgencia de invertir en infraestructuras para contribuir al desarrollo de la provincia.

En su listado de peticiones destacó entre las prioridades el AVE Granada-Madrid, la Segunda Circunvalación de Granada- eje europeo E902, la terminación de la Autovía GR-43 con el eje Granada-Badajoz N432 y las conducciones del embalse de Rules. En carreteras solicitó también fondos para la imprescindible conservación de las vías provinciales las mejoras en la movilidad, así como todas las actuaciones recogidas en el PISTA 2020. Las demandas de infraestructuras hidráulicas las completó con la encomienda para el seguimiento de las EDAR de la Comunidad Andaluza y las necesarias en el alto y medio Guadalquivir y en el Guadiana menor.

Asian incluyó también entre sus peticiones claves para el desarrollo industrial de la provincia el acelerador de partículas, la línea eléctrica Caparacena-Baza-La Ribina. Los in-

genieros demandaron además un esfuerzo urgente por parte de las administraciones, agentes sociales y empresas para que cuanto antes Granada se encamine hacia el objetivo de Andalucía elevando el 8'5% del PIB industrial actual acercándose al 18% andaluz, “y para esto hace falta priorizar proyectos e inversiones”.

En su listado recogen la potenciación del parque de energías renovables en la zona norte-noroeste de la provincia, mayor celeridad en la resolución de las administraciones o impulsar el potencial agroalimentario de la Comarca de la Vega de Granada, en un documento con más de medio centenar de medidas inteligentes para la industrialización de nuestro territorio.





## Los recursos del Colegio impiden asignar una plaza de ICCP a los Grados

**U**n nuevo logro en el área de defensa de la profesión. Siempre vigilante e incansable, siguiendo también los casos que nos hacen llegar nuestros colegiados, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ha ganado el proceso al Ayuntamiento de Granada consiguiendo una sentencia del Juzgado de lo Contencioso Administrativo (2 de febrero) que estima el recurso de nuestra entidad colegial y resuelve que los Ingenieros Técnicos de Obras Públicas o Graduados en Ingeniería Civil “no pueden optar a plazas o puestos de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos”.

La sentencia anula el Decreto del Concejal-Delegado de Personal del Ayuntamiento de Granada que había desestimado dos recursos de reposición interpuestos anteriormente por el Colegio frente a una convocatoria del Consistorio que pretendía provisionar con un graduado en Ingeniería Civil una plaza vacante de carácter interino, pese a estar reservada en el RPT para Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

La plaza fue publicada en el Diario Ideal el 24 de enero de 2017, momento en el que actuó el Colegio, siendo respondido por el Concejal-Delegado de Per-

“

**La sentencia anula el Decreto del Concejal Delegado de Personal del Ayuntamiento de Granada que había desestimado dos recursos de reposición de la Demarcación**

sonal el 13 de marzo de ese año rechazando los recursos del Colegio. El Juzgado declara “no conforme a derecho” el decreto del citado concejal que desestimaba los recursos colegiales, así como la convocatoria para cubrir interinamente una plaza de ICCP en el Ayuntamiento de Granada con un Graduado en Ingeniería Civil. En su escrito de resolución, el Contencioso-Administrativo número 4 de Granada incide en que los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos o Máster en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos “tienen una formación superior a la de los graduados”, un nivel 3 MECES y un 7 EQF en el nivel europeo; mientras que los Ingenieros Técnicos de Obras Públicas o Graduados en Ingeniería Civil se corresponden con el nivel 2 MECES y el 6 EQF.

La Ingeniería Técnica de Obras Públicas “es una profesión con competencias parciales en función de la especialidad cursada y que sólo puede desarrollar, según la jurisprudencia, trabajos de menor embergadura y complejidad”, dicta el Juzgado. “La Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos es la única profesión en la que todos sus profesionales tienen una competencia extensa y global en el ámbito de la Ingeniería Civil y de las obras públicas”.

## Almería

# Entes decisores en el Plan Estratégico



La Responsable Provincial en Almería del CICCPC, Eugenia M<sup>a</sup> Cristina Sánchez, se ha integrado en el grupo que coordinará la elaboración del Plan Estratégico de la Ciudad de Almería 2018-2030. Estará al frente del vector Movilidad e Infraestructuras de Comunicación en la fase de diagnóstico del Plan que se abre ahora y en la que se

van a estudiar las necesidades y objetivos a medio y largo plazo. Sánchez es una de los ocho profesionales referentes en sus respectivas áreas que dirigirán las mesas de expertos que canalizarán las propuestas que guiarán la Almería del futuro. De estas mesas de debate saldrán con presupuesto y cronograma las iniciativas para “diseñar la mejor Almería posible, la Almería del futuro”.

Los presidentes-coordinadores de los ocho vectores de desarrollo del Plan Estratégico Local, cuya elección ha sido previamente comunicada a los portavoces de los distintos grupos políticos con representación municipal, se van a encargar de movilizar a la ciudadanía en su campo concreto, de modo que sean muchas y variadas las iniciativas, sugerencias e ideas que se propongan para mejorar Almería.

La idea es trascender de lo político y es por eso que se ha puesto en manos de técnicos, especialistas y de la sociedad almeriense en general. La elaboración del Plan Estratégico ayudará a cumplir con los criterios de convergencia marcados por Europa para el año 2020 y por Naciones Unidas para el 2030, de cara a un crecimiento inteligente, sostenible e integrador.

## Formación sobre responsabilidades legales y penales

Los colegiados de Almería recibieron una formación especializada el pasado 9 de febrero para estar informados sobre la actualidad de todas las responsabilidades a las que pueden enfrentarse por pertenecer o poseer una empresa. La Jornada de “Compliance Penal. Plan de Prevención de Riesgos Penales. Responsabilidad Penal de la Persona Jurídica”, fue organizada por la Representante Provincial del CICCPC en Almería, Eugenia M<sup>a</sup> Cristina Sánchez, en colaboración con el Colegio de Abogados de Almería, en cuyas instala-



ciones se celebró el encuentro. Un total de 17 colegiados acudieron a la charla, ofrecida por cortesía de Lealtadis Abogados y con Joaquín Monterreal Ramírez como ponente.



## Informando sobre la Ley de Contratos

La Representante Provincial en Almería del CICCPC, M<sup>a</sup> Eugenia Cristina García, convocó el 16 de marzo una Jornada sobre la Nueva Ley de Contratos del Sector Público, en la que se inscribieron más de una veintena de ingenieros colegiados. De forma coordinada con ASEMPAL, y en colaboración con la Confederación de Empresarios de Andalucía y la Consejería de Economía y Conocimiento, se celebró esta Jornada Informativa.

Se abordaron las nuevas medidas que implanta la Ley, las condiciones medioambientales y sociales como criterios de adjudicación, así como otros aspectos relativos a la clasificación empresarial, registro de licitadores, herramientas de control de los plazos de pago y contratación pública electrónica.

En la primera ponencia, a cargo de Vanessa Fernández Ferré, socia-abogada y directora del Depar-

tamento de Derecho Administrativo de HispaColey Bufete Jurídico, analizó las novedades más significativas de la nueva Ley y la reorientación de la actividad contractual del sector público para alcanzar objetivos de integración social y medioambiental. A continuación, se habló de la clasificación empresarial y la incorporación de medidas para la participación de las pymes, con la intervención de María Dolores Fernández Uceda, abogada de dicho bufete jurídico.

El CICCPC colaboró con la última ponencia, orientada de forma más concreta a contratos de obras y otros aspectos de interés de la Ley desde el punto de vista ingenieril ("Principales modificaciones del Libro Segundo de la Ley en lo relativo al contrato de obras"). El colegiado Diego Martínez Sánchez (Director de Obras ADIF Alta Velocidad) se ofreció para dicha colaboración y exposición de criterios con un resultado excelente y de gran interés para todos.

### Sevilla



### Formación legal

Camino Andalucía organizó en Sevilla los días 21 y 22 de marzo, en colaboración con Sollertia Abogados, unas Jornadas de estudio sobre la nueva Ley de Contratos del Sector Público. El aforo de la sala se vio prácticamente completo al acudir a la jornada medio centenar de compañeros. Intervino como ponente Gonzalo Cerón, especialista en materia de contratación del sector público.

## Sevilla



## El BIM será el futuro de la construcción

**E**l BIM se implantará y será el futuro de nuestra construcción, por eso os animo a que completéis vuestra formación en este modelo". Con estas palabras cerraba el Decano José Abraham Carrascosa su ponencia 'Una visión del reto para el sector de la construcción' en la Jornada Técnica BIM Civil el 5 de marzo en la Escuela Superior de Ingenieros de Sevilla, en la que repasó las bondades de este sistema para la Ingeniería y el panorama actual de implantación. La posición del Colegio, según subrayó, está siendo la de máximo apoyo a la formación de nuestros profesionales en este campo a través de cursos, máster y otras iniciativas al respecto.

BIM permite que los ingenieros predigan el desempeño de los proyectos antes de que se construyan, responde más rápido a los cambios de diseño, optimiza los diseños con análisis, simulación y visualización y proporciona una documentación de más alta

“

**El Colegio está dando el máximo apoyo a la formación de nuestros profesionales en este campo a través de cursos, máster y otras iniciativas relacionadas**

calidad. Además permite que equipos extendidos extraigan datos valiosos del modelo para facilitar la toma de decisiones temprana y una entrega de proyectos más económicos. Como explicó Carrascosa, el BIM contribuye a ahorrar costes en los proyectos y reducir los errores constructivos. El gobierno británico, que empezó a apostar por el BIM en 2005-2006, calculó en aquellos años un escenario de ahorro de costes en proyectos gracias a este sistema de entre el 10% y el 20%.

En contraposición con Reino Unido y la mayoría de países europeos, España se encuentra en el pelotón de cola en la implantación y "sin duda los ocho o diez años de retraso de España son un lastre importantísimo", alertó el Decano, pero gracias a la internacionalización de empresas y profesionales españoles "hay una posición real para intentar recuperar el terreno perdido", dado que fuera de nuestro país es imprescindible su conocimiento para participar en proyectos. Ha empezado en España una cuenta atrás, marcada por la Comisión BIM creada por el Gobierno nacional, por la que el uso del BIM será obligatorio para toda licitación pública de edificación desde el 17 de diciembre de este año, y de Infraestructuras a partir del 26 de julio de 2019.

## Demarcación

# Mentorizados con perfil internacional y que buscan orientar su carrera

La III edición del Programa de Mentoring de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, organizada por David Álvarez, arrancó los días 10 y 12 de abril con sendas reuniones de presentación en Granada y Sevilla, respectivamente. Con una participación récord de 20 mentorizados y 19 mentores se inició un periodo de tres meses en el que los inscritos buscarán en sus reuniones privadas y grupales resolver inquietudes y expectativas, y alcanzar el objetivo que les motivó a formar parte de esta experiencia.

Reflejo de las mareas que mueven en la actualidad al sector, y en contraposición con las dos ediciones anteriores, prácticamente ninguno de los mentorizados se encuentra en paro y un porcentaje importante ya ha cumplido alguna etapa en el extranjero. La motivación principal que subyace de sus declaraciones en los encuentros de Granada y Sevilla es el contar con compañeros de dilatada experiencia que puedan arrojar algo de luz a sus trayectorias y orientarlos en su futura carrera profesional. En cuanto a los mentores, un claro síntoma de la sintonía con el programa y de lo que les aporta es que 14 de los 19 que hay este año repiten de las pasadas ediciones. Según las palabras de algunos de ellos, “es un placer poder ayudar y devolverle a la profesión lo que me ha dado, mi experiencia”.

Otra de las novedades de esta tercera edición ha sido la apertura de los encuentros grupales con una charla con un ingeniero andaluz que trabaja fuera de España, concretamente en Reino Unido. Daniel Delgado ofreció una visión de la situación en el país y los pasos para emigrar a él como trabajador.





### BODAS DE PLATA DEL TORNEO DE GOLF

Dentro del programa de actividades conmemorativas de nuestro Patrón, el pasado 4 de mayo se disputó el XXV Torneo de Golf Santo Domingo de la Calzada. Se contó con una participación récord de 68 jugadores, provenientes de las 8 provincias andaluzas. Los ganadores fueron: en 1ª categoría, de 1º a 3º: Fernando Ahumada Jiménez Muñoz, Ricardo Hernández-Sanjuán de Bustos y Pedro Choza Sotelo; y en 2ª categoría, en igual orden: Pilar Zubía García-Bravo, Eduardo Gómez Travesi y Margarita Rubio Vicente. El premio Scratch que identifica al mejor jugador del torneo fue para Fernando García Hoyo. Tras la competición se celebró el tradicional almuerzo y entrega de trofeos. En ellos contamos con la presencia de nuestro nuevo Decano Luis Moral Ordóñez. Se agradeció la labor y apoyo para con este evento de



los anteriores decanos, y se homenajeó a los tres que estaban presentes: Antonio Ortuño Alcaraz, Ricardo López Perona y José Abraham Carrascosa Martínez, especialmente al último de ellos., al que el nuevo Decano hizo entrega de un regalo.



### ESTAMPAS A GRAFITO DE LOS VIAJES POR CENTROEUROPA DE DAMIÁN ÁLVAREZ

La tercera entrega de Propuestas Artísticas de los colegiados de Sevilla la protagonizó Damián Álvarez con la proyección el pasado 3 de mayo de 28 estampas de Centroeuropa. Paisajes a grafito encendidos con los colores primarios (verdes, azules, rojos y amarillos) bajo la visión pausada de un especialista en la arquitectura de la ciudad y del territorio, que plasmó en sus cuadernos de dibujo de bolsillo postales del París, Lyon, Viena, Goteborg, Basilea, Ginebra, Amsterdam y Bratislava de los años 80 y 90. Su trabajo en los proyectos de Directrices para el área metropolitana de Sevilla le llevaron a visitar el París de Alphand-Hausmann o la Viena de Ring y Otto Wagner, que se imponían como referencias obligadas. Poco después sería la preparación de la Exposición sobre el Paisaje Mediterráneo, parte de la Exposición Universal de 1992, lo que añadiría nuevas capitales a sus viajes y le reportaría ese momento para dibujar con el ánimo de preservar un recuerdo personal.



### DESPEDIDA AL REPRESENTANTE PROVINCIAL DE GRANADA

El cotidiano almuerzo colegial de Granada se convirtió el pasado 5 de abril en una comida de despedida para el actual Representante Provincial, Juan José Granados, que culmina su mandato con las elecciones del próximo 11 de abril. El restaurante Poetas Andaluces de la capital granadina acogió nuevamente este encuentro al que asistieron casi una veintena de colegiados. En la comida se habló del fin de una legislatura y el inicio de otra, con un mensaje claro de adaptarse a los tiempos sin olvidar la historia, pero sin dejar que lastre, tomando ejemplo de los jóvenes ingenieros.



### RECORRIDO POR LA MUESTRA DE LA CHG

Nuestro compañero Juan Saura, el que fuera hasta 2017 director técnico de la CHG, y José Peral, Comisario de la exposición, fueron los guías de excepción de una treintena de colegiados y acompañantes a la muestra por el 90 aniversario de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir denominada "Guadalquivir: pasado, presente y futuro. Testimonios y experiencias" y que puede visitarse en el Archivo de Indias. Divididos en dos grupos, cada guía hizo un recorrido personalizado por la exposición que recoge documentos historiográficos, fotografías antiguas, láminas, mapas y portadas de libros de diferente naturaleza y época, con los que se quiere recuperar una memoria de casi tres milenios y mirar al futuro. Las explicaciones de Saura y Peral lograron deslumbrar a los asistentes a este recorrido que mostraron su máxima satisfacción con las aportaciones de los guías, de un elevado interés técnico e histórico.





## TALLER DE PINTURA DE RICARDO YBARRA

Una veintena de obras de nuestro compañero Ricardo Ybarra vistieron el viernes 23 de febrero el salón de formación de la oficina del Colegio en Sevilla para ilustrar el primer taller de pintura de lo que pretende ser el inicio de un ciclo para los colegiados de esta provincia. Este autodidacta amante de la pintura lleva toda su vida unido a un pincel y ahora, tras su jubilación, se ha convertido en una dedicación diaria y prolífica de la que da muestra en esta y otras exposiciones que realiza en Sevilla.

Ante los colegiados, esposas y amigos, Ybarra paseó de forma somera en su introducción por los tipos de soporte, los materiales y las herramientas para la pintura; sobrevoló la historia de este arte y sus principales hitos en las distintas épocas pictóricas, para recalcar finalmente en el dibujo abstracto que sustenta sus obras. Ricardo Ybarra asegura que todo cuadro tiene "un orden y un esquema, aunque parezca caótico" y que su abstracción no está contrapuesta con la figuración o el realismo. "Para mí es extraer la forma y los colores básicos, y en mi caso, poniendo el acento siempre más en el color que en el dibujo en sí mismo".

Este taller de pintura es el primero de una serie en la que tomarán el testigo otros compañeros con aficiones por la pintura, la fotografía o cualquier otra base artística o artesana susceptible de llevarse a una exposición y una charla que se programarán en el calendario anual del Colegio y se anunciarán con suficiente antelación.

## ESTAMPAS A GRAFITO DE DAMIÁN

La tercera entrega de Propuestas Artísticas de los colegiados de Sevilla la protagonizó Damián Álvarez con la proyección el pasado 3 de mayo de 28 estampas de Centroeuropa. Paisajes a grafito encendidos con los colores primarios (verdes, azules, rojos y amarillos) bajo la visión pausada de un especialista en la arquitectura de la ciudad y del territorio, que plasmó en sus cuadernos de dibujo de bolsillo postales del París, Lyon, Viena, Gotemburgo, Basilea, Ginebra, Amsterdam y Bratislava de los años 80 y 90. Su trabajo en los proyectos de Directrices para el área metropolitana de Sevilla le llevaron a visitar el París de Alphand-Hausmann o la Viena de Ring y Otto Wagner, que se imponían como referencias obligadas. Poco después sería la preparación de la Exposición sobre el Paisaje Mediterráneo, parte de la Exposición Universal de 1992, lo que añadiría nuevas capitales a sus viajes y le reportaría ese momento para dibujar con el ánimo de preservar un recuerdo personal.

