

La vida del ingeniero de Caminos, empleado público adscrito a la CAM, al servicio de una explotación ferroviaria metropolitana



Juan Antonio Márquez Picón

Doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Arquitecto técnico.

Area de Consultoría de Proyectos e Innovación. Metro de Madrid

Resumen

Estar al servicio de una explotación ferroviaria metropolitana, que mueve dos millones de pasajeros diarios, requiere alta entrega y dedicación. Fuimos entrenados duramente durante años adquiriendo los conocimientos necesarios, que junto a la experiencia que acumulamos, conformaron la profesionalidad suficiente para desarrollar nuestro trabajo de la mejor manera posible. Cuando el trabajo que se desarrolla es apasionante, deja de haber una frontera clara entre la vida personal y profesional, lo que no deja de ser extraño en otras profesiones, como cirujanos, cocineros, etc. Tiempo, esfuerzo y entrega hacen de cada uno grandes profesionales, que tienen como recompensa el saber que han realizado una labor muy importante para la sociedad. Me gusta usar este símil: “Esto es como mi casa, yo vivo aquí, se lo que necesito y lo que funciona. No me vale cualquier cosa”.

Palabras clave

Ferrovioario, ingeniero, metropolitana, especialización

Abstract

Working at the service of a metropolitan railway operator that transports some two million people every day requires a high level of commitment and dedication. We have received intensive training over the years to obtain the necessary knowledge and this together with our accumulated experience gives us the professional background necessary to perform our work to the best possible degree. When a person's work is deeply engaging, there is no clear boundary between professional and private life, much in the same way as other professions such as surgeons or chefs, for example. Time, effort and commitment can make everyone a great professional with the accompanying reward of knowing that one is performing a very important role for society. I like to use this comparison: “This is like my home, I live here and know what I want and what works well. Not everything goes”.

Keywords

Railways, Engineer, Metropolitan, specialisation

“El trabajo ferroviario es de alta especialización”. Estar al servicio de una explotación ferroviaria metropolitana requiere una dedicación y entrega especial, sin dejar de lado el conocimiento y experiencia que se va adquiriendo y sumando a lo largo de la vida profesional. Existe una especie de “fusión” entre la vida personal y la laboral, formando parte la una de la otra y la otra de la una, como sucede en la vida misma y en otras especialidades como: cirujanos, cocineros, etc., todos ellos, acaban adorando su profesión e integrándola en sus vidas, no existiendo una frontera clara.

“Siempre se tiene presente, qué implica nuestra actividad en el marco de la explotación ferroviaria metropolitana”. La responsabilidad de transportar dos millones de viajeros dia-



Nuevos Ministerios



Mirasierra

rios no puede tomarse a la ligera, hay que estar ahí debiendo realizar cada tarea de forma cuidadosa y óptima, además debemos ser conscientes de que todo el trabajo de gestión, mantenimiento, operación se realiza con capital público y, en definitiva, dinero de todos los ciudadanos.

¿Cuál es el objetivo fundamental?, el objetivo fundamental es el servicio al ciudadano, buscando en cada momento, no solo ofrecerle un servicio continuo, sino conseguir que ese servicio continuo sea de calidad aportando un valor añadido, que demanda la sociedad de bienestar en la que vivimos. La búsqueda del elemento diferencial que nos hace mejorar el viaje de nuestros pasajeros, la evolución de la idea en sí misma, que se realiza con ahínco, día tras día, se materializa en la gestión de un sistema que se encuentra en evolución constante, sin detenerse: hay que ofrecer siempre lo mejor, y hay que estar pensando en ello constantemente.

Ni que decir tiene que cuando las administraciones disponen de mucho dinero público, se pueden permitir “ciertos lujos”, pero cuando nos encontramos inmersos en un periodo de baja asignación presupuestaria a los transportes y las infraestructuras, es decir, de “vacas flacas”, es el momento de reinventarse seriamente; como ocurre en la realidad que rodea a personas y también a empresas, la filosofica es idéntica; optimizar esos recursos en la medida de lo posible siendo más eficientes en los procesos y priorizando con rigor, simple y llanamente “apretarse el cinturón”.

Un día de trabajo cualquiera en el contexto que acabo de describir sería el siguiente:

“Son las 5:45, y el despertador suena para acercarse al trabajo”. Se suele madrugar bastante porque el grueso del trabajo que se puede denominar como “activo” se realiza por la mañana, dejando la gran mayoría de las tardes, espacio para el trabajo “pasivo”. La explotación es continua, 24 horas de servicio mañana, tarde y noche, lo que requiere disponibilidad total por parte de las personas que componen los equipos de la empresa a todos los niveles. No se cierra la instalación, salvo para mantener de forma nocturna, con una franja de trabajos que no alcanza las tres horas, lo que lo hace altamente complejo (requiere una alta planificación que siempre antepone la seguridad).

“No se puede olvidar revisar la agenda, el día anterior”. Suele haber alguna reunión por la mañana, revisiones de trabajo con los superiores, alguna visita a obra que esté en marcha, y algo de espacio para trabajo de oficina: administrativo, organizativo, etc. Pero el día no siempre se desarrolla exactamente según lo previsto: te han llamado por problemas en alguna línea, hay que ir a revisar algo con carácter urgente, o simplemente se han puesto a construir junto al túnel sin las precauciones y permisos necesarios: ¡es increíble! Total, aquello planificado para hacer por la mañana se traslada, en parte, a trabajos a realizar por la tarde, cuando existen menos “interferencias”.

“Los modernos somos así, valemos para todo”. La primera vez que lo escuché por parte de mis mayores no paré de reír. Se tiene disponibilidad total; asistimos a reuniones de todo tipo: técnicas, corporativas, de apoyo; representamos a la empresa frente a otras administraciones u organismos; empresas públicas y privadas; asistimos a foros nacionales e internacionales; participamos activamente en másteres, en



Chamartín



Paco de Lucía

la Universidad, etc.; todo un mundo: “Nos gusta, en el fondo, es parte de nuestra vida”.

“El día a día lo tenemos siempre presente”. La operación y el mantenimiento ocupa el grueso actual de los trabajos. Se sabe perfectamente cada cuanto se deterioran los sistemas y en qué manera lo hacen, lo que se traduce en una especie de “fijo” en las actuaciones que se realizan específicamente en este campo. Es cierto que las innovaciones tecnológicas, reingenierías, etc., ayudan a mejorar y optimizar estos procesos. Esta labor, independientemente de situaciones externas, es un trabajo que se realiza de forma continua. Lo que uno aprende de vivir/sufrir ciertas situaciones, alimentan nuestra forma de diseñar y plantear las cuestiones de cara a futuro: “experiencia”. Aquí entra todo un compendio de situaciones y trabajos: reunión a primera hora con vigilantes, evaluación de situaciones y tomas de decisiones (no siempre son arreglos sencillos), planificación de trabajos (nocturnos y diurnos), revisiones presupuestarias, etc.

“La ingeniería es lo que nos gusta realmente, para los que fuimos entrenados duramente durante años”. Es gratificante ver como algo que se pensó y plasmó en un documento, toma vida y sirve de forma muy útil a la sociedad. En algunos casos se realiza directamente y en otros empresas externas colaboran con sus recursos materiales, aunque

los responsables últimos siguen siendo los ingenieros, bien sea en proyectos de pequeña envergadura (10.000 euros) o macro proyectos (1.500 millones de dólares). La pasión y dedicación es la misma.

“Realizados los proyectos, quedan los pasos finales: la ejecución”. Cuando lo proyectado hay que materializarlo, aparecen una serie de cuestiones que deben dar paso al entendimiento, negociación y consenso: se hace necesaria una pequeña flexibilidad y un gran espíritu de dialogo. Los proyectos de obras,



Chamartín



Príncipe Pío

no son proyectos industriales, donde hasta el último detalle queda definido. El trabajar de forma subterránea implica un cierto grado de indefinición (factor que hay que añadir al tipo de proyecto de obra) donde podrían ponerse sobre la mesa algunos factores como: sistemas generales de suministro, afecciones a edificaciones colindantes, aparición de restos arqueológicos o paleontológicos, etc.; además de los condicionantes puramente técnicos que puedan darse y que son predecibles hasta cierto punto (hidrología, geología, etc.).

En resumen, ya que enumerar todas las tareas que implican dirigir y redactar proyectos y obras sería aterrador, en ese día a día nos encontramos con la necesidad de: priorizar actuaciones y estudiar parámetros económicos, redactar y aprobar pliegos de contratación, valorar técnicamente concursos de proyectos y de obras, tramitar certificaciones, velar por el cumplimiento presupuestario, supervisar la buena redacción de proyectos y hacer un correcto seguimiento de la ejecución de obras, etc.

“Estamos muy en contacto con la realidad que nos rodea, dentro y fuera de nuestro país. ¡No dejamos de estudiar, actualizando, en unos casos, o implementando, en otros, nuestro *back up*!”. Como detalle, hay que tener presente que en España el trabajo se realiza de una forma altamente eficiente, frente a otros países de todo el mundo. Digo bien: de todo el

mundo. Como ejemplo citar que en reuniones con colegas de una administración extranjera, se ha puesto de manifiesto claramente que los procesos y los tiempos desde que deciden acometer una infraestructura hasta que la ejecutan totalmente, se materializa en 15 años de trabajos. ¡No puede ser! ¿Cómo trasladar a los ciudadanos de a pie que se necesitan esos años desde que se planea una infraestructura hasta que se ejecuta? No tiene sentido. El control no debe ser excusa para dilatar en el tiempo la ejecución de los trabajos, no son cuestiones antagónicas, es cuestión de buena organización.

“Aunque pueda parecer menos apasionante, no es menos importante otro tipo de trabajos a los que se dedican muchos compañeros”. De fondo quedan cuestiones de soporte y trabajo económico, administrativo y organizativo, tales como realizar planes de inversión futuros, procesos de gestión interna, reuniones con departamentos jurídicos, de recursos humanos, de organización empresarial, *benchmarking*, no menos importantes, debiendo dedicarlas la atención y el tiempo que precisen y siempre de la mejor forma posible.

“Siempre tengo presente que cuando uno siente la profesión entonces la vive, el día que deje de sentirla dejaré de vivirla, quedando a merced de otros intereses”. Me gusta usar este símil: “Esto es como mi casa, yo vivo aquí, sé lo que necesito y lo que funciona. No me vale cualquier cosa”. **ROP**