

“Hace falta altura de miras para que Ourense saque provecho del AVE”

José Luis Suárez

Presidente de Copasa

José Luis Suárez es leonés de nacimiento y gallego de adopción. Ingeniero de caminos canales y puertos, fue ejerciendo su profesión como se encontró con dos encrucijadas que determinarían su biografía desde muy joven: desembarcar en Ourense, a principios de la década de 1980 y ocuparse de la primera gran renovación de la vieja línea ferroviaria Zamora-A Coruña, entre Ourense y Lalín. Poco después, en 1985, fundaría COPASA, una empresa que se ha convertido en la gran referencia nacional en la innovación y construcción de las infraestructuras ferroviarias. Galicia fue el principio y sigue formando parte del día a día en una compañía que trabaja en todos los continentes y que ha contribuido a engrandecer la marca España con obras como la línea de alta velocidad a la Meca de la que ahora se ocupa de su mantenimiento.



¿Qué significó para usted aquella primera experiencia trabajando en la vieja vía?

Yo creo que fue lo que determinó mi especialización ferroviaria. Recuerdo que recorrí la vía caminando, para conocer sobre el terreno qué tipo de intervenciones había que realizar.

Y veinte años después llegó la construcción de la línea de alta velocidad entre Ourense y Santiago

Sí. Nos ocupamos de la construcción del último tramo, el acceso a la estación de Ourense, en lo que a infraestructura se refiere, y también al montaje de la vía de todo el trazado.

Copasa ha estado presente en muchas líneas españolas de alta velocidad. ¿Cuáles fueron los hitos más importantes?

Nuestra elevada especialización nos ha llevado a trabajar en todos los ejes de alta velocidad construidos en España en los últimos 20 años y, por supuesto, en la línea Madrid-Galicia. Entre las obras muy singulares yo destacaría grandes viaductos como el de Cañaveralejo en Cáceres, con un arco de hormigón de más de 300 metros de luz. O túneles de gran longitud,

como pueden ser los de O Cañizo y La Canda. Por supuesto que por nuestro origen e implantación en Galicia, sentimos un especial orgullo por haber ayudado a construir el ave gallego, aún mayor, si cabe, con las obras de la nueva estación de Santiago, recientemente adjudicadas

“Hemos trabajado en todas las líneas españolas de alta velocidad que se han construido en los últimos veinte años”

a COPASA. Algunas obras significativas en este momento son el nuevo acceso ferroviario de mercancías al puerto de Sagunto, el acceso al puerto exterior de Ferrol, con un túnel de 5,5 kilómetros, o la integración ferroviaria en León.

¿Cuáles son los principales datos de la actividad ferroviaria de Copasa, hablando en cifras?

Hemos construido 236 km de infraestructura, que incluyen 48 km de túneles y 10,5

de grandes viaductos. Montamos 1.820 km de todo tipo de vía: en balasto, en placa, estuchada... Y hemos participado en el mantenimiento de varios tramos y de diversos tipos de vía, que suman una longitud de más de 13.000 km.

¿Y en el ámbito internacional?

Mantenemos activos proyectos ferroviarios en Polonia, en el tren del Itzmo en Centroamérica, el mantenimiento de toda la línea de alta velocidad árabe...

Hablando de la línea árabe ¿Cómo fue y está siendo esa experiencia?

La construcción de una línea de alta velocidad en el desierto fue un reto tan gigantesco como desconocido. Y un aprendizaje duro, porque en Arabia no existe la industria auxiliar que sí existe en España, por lo que tuvimos que instalar 5 canteras a lo largo de la traza para fabricar balasto, construimos a pie de obra una factoría para fabricar traviesas, aprovechando la tecnología propia que tenemos en la planta de Carballiño, y levantamos otra factoría para la formación de barras largas de carril por soldadura. Todo en pleno desierto, lejos de todo. Fue im-

presionante, y yo diría que irreplicable. Llegamos a batir un record mundial de avance en este tipo de trabajos, superior a 13 kilómetros de vía doble por mes. Fue un reto gigantesco. Y haberlo conseguido nos ha mostrado como empresa de altas prestaciones, capaz de aportar soluciones a veces casi imposibles. El tren lleva ya dos años en operación, circulando a través del desierto a 300 km por hora, y a COPASA le corresponde hacer los trabajos de mantenimiento de vía, por un periodo de 12 años.

Tengo entendido que tienen entre manos varios proyectos de gran calado

Estamos entre los dos consorcios precalificados para la licitación de la alta velocidad de California, la primera de EE.UU. que conectará San Francisco y Los Angeles. También estamos atentos a la alta velocidad entre Estocolmo y Goteborg, un proyecto de elevada exigencia que podría iniciarse en breve.

Gran parte del éxito de COPASA en un sector tan competitivo y exigente se debe al alto nivel de investigación y desarrollo. ¿Qué proyectos y actuaciones destacaría?

Como gallegos,
en Copasa sentimos
un especial orgullo por
haber ayudado a traer
el AVE a Galicia



Desde 2005, siempre hemos tenido la ambición de participar en proyectos de alto nivel tecnológico para incorporar a nuestros procesos, y gran parte de ese nuevo conocimiento lo hemos desarrollado dentro de la empresa. Somos la primera constructora española en conseguir la certificación BIM, una herramienta digital revolucionaria que proporciona una representación virtual de los proyectos en todas sus etapas, y mejora la gestión y análisis de toda la información asociada a las obras. Mantenemos alianzas estratégicas con universidades, empresas de I+D, centros tecnológicos, laboratorios y expertos. Y destaco dos ejemplos: Estamos en fase de ensayos con un vehículo autónomo no tripulado para la señaliza-

ción de obras en carreteras y trabajamos en un proyecto con el Campus de Ourense para la detección de grietas en las traviesas de hormigón, la detección del estado de los tornillos de sujeción del carril y el estado del hombro de balasto, empleando sistemas ópticos de última generación y algoritmos para el procesamiento automático de la información geoespacial, que contribuirá a mejorar las operaciones de inspección y mantenimiento en la

superestructura de vías férreas. En total hemos desarrollado en este tiempo en torno a 40 proyectos distintos de I+D+I, algunos de ellos europeos. Y un logro del que me siento especialmente orgulloso es haber conseguido con nuestros propios medios un sistema para evitar que la arena invada las vías y dificulte la circulación de trenes en el desierto. En tres meses desarrollamos una máquina con la que se resolvió el

mayor reto del consorcio español, cuando la acumulación de arena parecía insalvable y por momentos hizo peligrar el proyecto. Cada noche es capaz de retirar 250 metros cúbicos de arena y mantener la vía en perfectas condiciones. Este ejemplo revela que avanzar en el conocimiento es hoy imprescindible. Ya no basta construir, ni basta hacerlo bien. En la adjudicación de una carretera de 300 kilómetros que cruza Uruguay, fren-

“

**COMPROMETIDOS
CO FUTURO
DA NOSA PROVINCIA**



“El AVE es la historia de un empeño común, una suma de voluntades y de acuerdos arrancados a tiempos muy adversos”



te a grandes empresas y potentes consorcios, la gran ventaja de COPASA fue una solución técnica que transforma un firme fatigado en un vial de vanguardia con capa de gran capacidad de soporte y múltiples beneficios ambientales, técnicos y económicos.

¿Cuáles son hoy los objetivos de COPASA?

Si hace unos años el objetivo eran las obras bien hechas hoy las exigencias son proyectos constructivos integrales para dar respuestas globales, sostenibles y de calidad al servicio de los territorios y de las personas. En el actual escenario son necesarias empresas con buenos propósitos, instruidas, con criterios, con datos, con valores, con recuerdos, con opinión, permeables a avances disruptivos y asentadas en la seguridad que proporciona disponer de información. Y el camino es el conocimiento, la tecnología, la innovación, la respuesta a los desafíos...

Nos hemos centrado en el ferrocarril, pero COPASA tiene muchos más frentes

Lo cierto es que en Copasa nos hemos acostumbrado a proyectos muy diversificados de extraordinaria complejidad y de dificultades técnicas extremas, en todo tipo de infraestructuras, además de una línea verde para el agua, residuos y servicios. Que igual nos exigen construir el puente con el arco de luz más alto de España como colocar un emisario submarino en las profundidades del Atlántico. Levantar a la vez un hospital puntero en Pontevedra y otro avanzado en Bogotá. Eliminar la arena que se acumula sobre las vías en el desierto o construir una carre-

tera sobre varias islas en Suecia. Horadar una montaña para abrir un túnel o construir en México el rompeolas más grande de Latinoamérica con bloques de 20 toneladas. Abastecer de agua a una ciudad de Brasil o devolver a la vida un edificio

mirable. Hacemos obras que mejorarán la vida de millones de personas y serán aprovechables durante siglos, y esa es nuestra presentación y nuestra acreditación. Lo decimos orgullosos.



histórico como un Museo arqueológico o un BIC. O recoger los residuos urbanos de cientos de miles de personas o rescatar y reubicar miles de colonias de coral de un océano para poder iniciar una obra.

A veces, cuando viajo para estar cerca de estos proyectos pienso en la enorme responsabilidad que tenemos, en el compromiso y en las expectativas que generamos. Pero esto es hoy Copasa. Hasta aquí hemos llegado. Y este es el reconocimiento que tenemos después de 36 años de trabajo, que solo es posible con un equipo profesionalmente ad-

Y han construido un AVE a Santiago y otro a La Meca

Es verdad. Somos la única empresa del mundo que ha participado en la construcción de los accesos ferroviarios a dos de los mayores centros religiosos de peregrinación del mundo, ¡quizá eso pudiera haber influido también además del trabajo...!

Llega el AVE. ¿Estamos preparados?

El AVE es la historia de un empeño común, una suma de voluntades y de acuerdos arrancados a tiempos muy adversos. Es la historia de muchos esfuerzos y algu-

nas desilusiones. Pero está conseguido. El AVE del que nos dijeron que cuando llegase marcaría un antes y un después ya está aquí. ¿Y ahora qué? ¿Tanto tiempo esperándolo y ahora no estamos para recibirlo, como si nos cogiera por sorpresa? Convendría un liderazgo claro, ideas, convicciones y objetivos. No lo veo como una cuestión de buscar acuerdos entre muchos para dividir las responsabilidades; creo que más bien es necesario un proyecto valiente, altura de miras y capacidad ejecutiva para poner a la ciudad detrás. Me gustaría verlo. No es momento de mirar atrás. Como sociedad, deberíamos liberarnos de esas miradas al pasado que tanto han lastrado, enredado y lastimado este proyecto durante los últimos 20 años. Salvo que empecemos a admitir que el AVE, en realidad, ha llegado demasiado rápido para nuestra manera de vivir.

¿Será que en la espera solo se ha cultivado la pasividad?

En Ourense no es fácil hacer cosas. Nunca lo ha sido. Es una percepción basada en acontecimientos que siempre han estado y están a la vista. Lo que está pasando ahora y en los últimos tiempos, el modo en el que se relacionan la gestión pública y la ciudad debería obligarnos a reflexionar. A veces lo pienso. Quizá nos estemos habituando a que las líneas de confluencia se estén difuminando más de lo conveniente para la convivencia en positivo y para el brío social. Solo hay futuro cuando se construye. Y no veo obras ni siquiera planos para empezar. Creo que convivimos con un nivel de resignación y de conformismo por encima de lo que deberíamos permitirnos.