



ESTADOS UNIDOS



Por JOSEP JUAN ROSELL, colegiado nº9.309

[Project Executive OHL USA]

1. A modo de introducción

Cuando pretendes explicar una experiencia como ésta a compañeros de profesión para que con tus pinceladas sobre la realidad se empiecen a hacer una idea de cómo se vive y trabaja en un país, forzosamente tienes que advertir que se trata de "tu experiencia", vivida en "unas circunstancias concretas" y en un "punto determinado del país".

Es difícil hablar de los Estados Unidos de América como algo homogéneo. Son 50 estados con legislaciones, costumbres y maneras de hacer distintas; no lo podemos comparar con las 51 provincias de España ni siquiera con sus 17 autonomías. La población de Estados Unidos es de más de 300 millones de habitantes (esto es, siete u ocho veces la nuestra) y la distancia entre Nueva York y Los Ángeles es un 30% mayor que la distancia entre Barcelona y Moscú. Es cierto que ellos tienen perfectamente interiorizado que ante todo son americanos (se apropian de la denominación continental para definir su espíritu nacional), y por ejemplo, ahora que estamos en las primarias para designar el candidato republicano para las elecciones presidenciales (Obama va a ser el

"En Estados Unidos la profesión de Ingeniero Civil no es una profesión de prestigio: los abogados, economistas y médicos tienen mucha mayor consideración. [...] en América cualquiera es *engineer*, porque un *engineer* es el que maneja un *engine*, un motor, por lo que a veces incluso al maquinista de una retroexcavadora, en lugar de llamarle "operator", le llaman *engineer*".



Jasper Johns: *USA Map* (1961)



candidato demócrata), ellos hablan sólo de los problemas de América, y a lo sumo, de cómo un candidato que fue gobernador de Massachussets puede extrapolar su experiencia a Presidente de la Nación.

2. Llega una propuesta

Dicho esto, empezaré por decir que la oportunidad de vivir y trabajar en América me sorprendió algo mayor, a los 48 años. Yo siempre había percibido América en su dualidad. Capaces de erigirse en defensores de la democracia y de los derechos humanos, con logros realmente admirables, pero también con la pena de muerte vigente, y con un nivel cultural inferior al europeo, aunque con un número de premios Nobel muy por encima. Pues un buen día (el 21 de septiembre de 2010) me llamó por teléfono uno de los responsables de recursos humanos de mi empresa, proponiéndome ocupar un puesto en nuestra delegación de Nueva York.

Para centrar el tema, diré que por aquel entonces yo llevaba doce años trabajando en OHL. Mi carrera profesional hasta ese momento se había desarrollado en dos empresas constructoras, COMSA y OHL, siempre en la línea de producción, habiendo recorrido los niveles de jefe de producción, jefe de obra y jefe de grupo de obras, y habiendo ejecutado diversos tipos de obras de ingeniería civil (carreteras, ferrocarriles, depuradoras de aguas residuales, encauzamientos de rieras, obras marítimas, puentes, túneles...). Para completar este pequeño historial, diré que cuando terminé la carrera y hasta que tuve solucionadas mis obligaciones militares, había estado en dos ingenierías trabajando en la redacción de proyectos y en direcciones de obra.

Una de las tecnologías en las que me había implicado últimamente era la de ejecución de túneles con tuneladoras, habiendo participado activamente en la construcción de algunos tramos de la línea 9 del metro de Barcelona y en la prolongación de los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya en Terrassa.

OHL lleva 10 años trabajando en el extranjero, y de hecho actualmente dos tercios de nuestra facturación se realiza fuera de España. En mayo de 2010 la

Ciudad de Nueva York adjudicó a OHL la construcción del nuevo sifón para el suministro de agua desde Brooklyn a Staten Island. Esencialmente se trata de construir, a 35 metros de profundidad, un túnel de 3 metros de diámetro interior y 3 kilómetros de longitud por debajo de la bahía de acceso al Puerto de Nueva York y Nueva Jersey. Dentro de este túnel se instalará un tubo de suministro de agua potable para sustituir a uno de los suministros de agua de boca a Staten Island que se realiza desde Brooklyn mediante dos sifones por debajo de la bahía; esta bahía debe ser dragada porque a raíz de la ampliación del Canal de Panamá, el buque *standard* que operará en el Puerto de Nueva York y Nueva Jersey será mayor que el actual y necesitará más calado, así que las operaciones de dragado destruirán los sifones existentes. Un compañero mío me dice, no sin razón, que este túnel no es más que el “desvío de un servicio afectado de un proyecto importante”.



Goethals Bridge, the Port Authority's first bistate development project

Pues bien, juntando los dos ingredientes, mi experiencia en túneles con tuneladoras y la adjudicación de una obra de estas características a mi empresa, me proponen ser el “Tunnel Project Manager” de esa obra. Yo no es que no hubiera trabajado nunca fuera de España, es que no había trabajado nunca fuera de Cataluña, si bien había recorrido sus extremos habiendo



participado en la construcción del túnel de Vielha (extremo norte) y en la construcción de la Depuradora de Sant Carles de la Rapita (extremo sur). Además, mi mujer trabajaba de maestra en la escuela pública, ocupando una plaza en propiedad como funcionaria, y tenemos tres hijas que en aquel momento tenían 18, 15 y 11 años respectivamente, esto es, en edad escolar.

Es común pensar que las experiencias internacionales son propias de la juventud, cuando tienes la mente más abierta y no tienes demasiadas cargas familiares, pero mis circunstancias me habían llevado a no tener ninguna experiencia internacional más allá de haber ido de turismo, incluso había estado de vacaciones en Nueva York un mes antes de que me cayera la propuesta encima. Cuando hablo de mis circunstancias me refiero a que yo terminé la carrera en el año 1987, justo después de que adjudicaran los Juegos Olímpicos de 1992 a Barcelona, con lo que uno de los lugares del mundo donde más experiencias se podían adquirir en el campo de la ingeniería civil era mi ciudad. Como consecuencia de ello, llegué a ser jefe de obra de uno de los tramos de la Ronda de Dalt de Barcelona (no sé si fui el más joven) y a los 29 años ya había inaugurado mi primer tramo de autopista urbana con dos puentes sobre la Diagonal y un puente bajo la carretera de Collblanc. Una vez pasada la fiebre olímpica, ya teníamos la primera hija, yo ya había adquirido experiencia y tampoco me tentaba demasiado una aventura fuera de nuestras fronteras, cosa poco común en aquel entonces.

En un primer momento, la idea de trabajar en los USA me hacía cierta gracia, pero pensé que cuando se la propusiera a mi mujer, ésta se negaría a aceptarla, con lo que mis problemas se acabarían enseguida. Pero para sorpresa mía, mi mujer pensó que era una buena oportunidad para pegar un cambio en nuestras vidas, que era una buena oportunidad profesional para mí, que su carrera profesional sufría un estancamiento y que sería bueno aceptarlo. Ahí empezaron de verdad mis problemas; como siempre que intentas poner en marcha una idea, una cosa es pensar lo bonito que podría ser una aventura y otra es ponerte en camino.

Decidimos que inicialmente me marcharía yo solo a Nueva York, que buscaría casa y escuela para las niñas y que el resto de la familia vendría cuando tuviéramos eso solucionado (ya previmos que lo lógico sería que las niñas terminaran el curso escolar que justo acababan de empezar en Barcelona).

3. Es hora de hacer las maletas

El primer requisito para la operación era que el cliente aceptara mi candidatura, puesto que por especificaciones del proyecto el puesto requería demostrar una experiencia en túneles y en "obra civil pesada", que yo poseía, pero debía haber una aceptación formal. El día 8 de octubre (viernes y víspera de un puente de cuatro días) a las 9 de la noche estaba con mi mujer y una de mis hijas en el metro de Barcelona, yendo al teatro. Entonces recibí una llamada de nuestro director en Nueva York diciéndome que en la reunión de obra me habían aceptado como Tunnel Project Manager.

A partir de ahí empezaron dos procesos, uno era el traspaso de los temas que llevaba en Barcelona a los compañeros que tendrían que responsabilizarse de ellos, y el otro la obtención de mi permiso de trabajo y residencia en los Estados Unidos. El primero de ellos es bastante común, pero el segundo ya es un poco más complicado. Los Estados Unidos son un país al que mucha gente quiere ir a vivir y a trabajar, y además son un país odiado por una parte de la población mundial hasta el extremo que hay personas que piensan que su alma conseguirá el paraíso si atentan contra sus intereses, como ocurrió el infausto 11 de septiembre de 2001. Pues bien, hay una normativa que hay que cumplir.

En general, una persona puede viajar a los Estados Unidos de América por motivos de turismo o por motivos de negocios. En ambos casos se tiene que presentar una solicitud previa al viaje en la que se hacen una serie de preguntas (bueno, es más bien un cuestionario extenso). En general esta solicitud se hace en alguna oficina consular y en caso de admitirse se le da a la persona una Visa para viajar. Los ciudadanos de algunos países, como por ejemplo los españoles, tenemos lo que se denomina "exención de obtención de Visa" y basta hacer



una solicitud por Internet llamada ESTA (Electronic System for Travel Authorization) en la que también te hacen un montón de preguntas pero al menos no tienes que ir al consulado. Tanto con Visa como con ESTA, lo que se obtiene es una autorización para viajar a los Estados Unidos, pero no una garantía de que te dejen entrar en el país, y de forma bien clara te dicen que la decisión final la tomará el funcionario de fronteras después de verte, interrogarte y valorarte. Estas autorizaciones permiten estar en el país 90 días y tienes expresamente prohibido trabajar, entendiéndose por trabajar hacer una actividad remunerada a cobrar en Estados Unidos. Aparte de hacer turismo, puedes hacer actividades de “business” (reuniones, supervisión de actividades, asesoramientos, compra o venta de productos o servicios a o desde otro país de acuerdo a las leyes de importación y exportación, etc.) y, como ya he dicho, siempre que tu sueldo lo percibas en otro país.

Para trabajar en el país, como es mi caso, has de obtener una Visa específica. Esta Visa puede ser de varios tipos. No me sé la lista extensa pero los hay para estudiar, para ejercer algún tipo de deporte de élite, para trabajar como especialista, etc. En mi caso, pedí una Visa L1 (Intra Company Transfer Employee), que es una visa que sirve para que, o bien trabajadores de la compañía matriz en el extranjero puedan trabajar en una filial en Estados Unidos (que era mi situación, matriz OHL en España, filial OHL USA en Estados Unidos), o bien trabajadores de compañías filiales en el extranjero puedan trabajar en la empresa matriz en el país. En general sólo permiten la incorporación de directivos y técnicos; y, por ejemplo, nos está costando mucho trabajo obtener la Visa para un especialista mecánico de TBM, puesto que no tiene título universitario.

Como he dicho, iniciamos la tramitación de la Visa L1, que es un proceso laborioso, y que solicita la empresa, quien debe presentar una amplia documentación, desde una argumentación de por qué me necesitan, un organigrama donde aparezca mi posición, mi currículum, el balance de la compañía, la actividad de la compañía en USA, etc. Por otro lado, el trabajador debe presentar una solicitud por Internet rellenando una vez más un extenso

cuestionario, donde incluso me preguntaban si he estado implicado en la persecución de judíos en Europa entre los años 1939-1945 (20 años antes de mi nacimiento). Una vez presentada la documentación, en la que has hecho constar en qué consulado de EE.UU. quieres que te entrevisten, puesto que nunca lo hacen en territorio americano, tienes que esperar a que te den hora para la entrevista.

4. El día que partí

Así que el día 1 de noviembre de 2010 tomé un avión de la compañía Delta Airlines de la ruta Barcelona-El Prat a Nueva York-JFK. Como todavía no tenía mi Visa, hice el viaje en calidad de turista o *bussines*, lo cual no era falso porque esencialmente iba a organizar mi vida, los *basics* que dicen en USA (casa, escuelas, oficina, etc.). Otro punto flaco de mi aventura era mi nivel de inglés, que por aquel entonces no es que fuera bajo, era infimo, así que me apunté a una academia de inglés con clases individuales 6 horas diarias, cinco días a la semana. Al cabo de dos semanas de estar en Nueva York me citaron para la entrevista en la oficina consular de la embajada de los USA en Madrid, de manera que volví a España y tuve la entrevista en la embajada el día 18 de noviembre. Cuando tienes la entrevista, dejas el pasaporte en la embajada, con lo cual no puedes volver a los Estados Unidos hasta que no recibes en tu casa de España el pasaporte con la Visa adherida. Esto ocurrió al cabo de una semana, con lo que a finales de noviembre ya viajé a los Estados Unidos con mi Visa de Trabajador de OHL USA.

Una vez en el país, con el estatus de trabajador (realmente el estatus es el de “no inmigrante”), tienes que obtener la Social Security Card (SSC), en el que consta un número que te identifica a efectos de pagar impuestos. Hasta que no tienes ese número, no puedes percibir ningún sueldo en Estados Unidos puesto que no puedes pagar impuestos. También abrí una cuenta bancaria puesto que, si bien mi sueldo lo seguía cobrando en España hasta obtener la SSC, los gastos los cobraba en USA en cheque bancario. El banco me abrió la cuenta a



regañadientes, sin tener el SSC, y porque era el banco con el que operaba mi empresa, el Sovereign Bank, que es una filial del Santander.

Con el fin de poder dedicarme más a mi proyecto, reduje mis clases de inglés de seis horas diarias a tres, y así fijé mi horario hasta Navidad. Recuerdo que ese mes de diciembre fue especialmente frío en Nueva York, y aunque en nuestra oficina de Manhattan teníamos una calefacción correcta, y en mi apartamento también, y yo tenía ropa de abrigo, era realmente desagradable circular por la calle. Las vacaciones de Navidad las pasé en España, no sin un susto previo. Yo tenía billete de Nueva York a Barcelona, vía Madrid, con salida a las diez de la noche del día 23 de diciembre y llegada a Barcelona a las 3 de la tarde del día siguiente. Pues al llegar al mostrador de facturación nos dijeron que el avión no había llegado a Nueva York porque había tenido que ir a Costa Rica primero (explicación que no supe si era falsa o increíble) y que el retraso esperado era de ocho horas, con lo que nos enviaron a un hotel de los de alrededor del aeropuerto. Finalmente el retraso efectivamente fue de ocho horas con lo que el vuelo salió de Nueva York a las 6 de la mañana y llegué a Barcelona a las 11 de la noche del día de Nochebuena, pudiendo finalmente cenar con mi familia.

5. Instalación definitiva

El domingo posterior a Reyes volví a Nueva York, una ciudad cubierta por la nieve: habían apartado la nieve de las calzadas y de las aceras, pero había montones de nieve por doquier, especialmente en los jardines. Reanudé mi vida laboral y estudiantil (estudio del inglés). Había transcurrido el tiempo más o menos *standard* para recibir la Social Security Card y fui a reclamarla. Con mi inglés limitado entendí que el tema estaba en proceso y que debía seguir aguardando. Dos semanas más tarde acudí a la oficina donde había solicitado la SSC pero esta vez con un compañero que hablaba perfectamente inglés, y entonces nos dijeron, en español, que en el momento de hacer no sé qué comprobación, detectaron que yo estaba fuera del país (estaba de vacaciones en España por Navidad) y el proceso se había parado. Resolicité la SSC y en dos o tres semanas la tuve. Con el SSC ya casi lo puedes hacer todo en USA (en los

Estados Unidos siempre tienes la impresión de que te falta algún papel). Así que ya podía regularizar mi situación con el banco, pasar a cobrar mi nómina en los Estados Unidos, sacarme el carnet de conducir y alquilar una casa. Parecen cuatro cosas sencillas, pero cada una tiene su historia.

6. La cuenta bancaria

Tal como había acordado con mi banquero (bueno, el director de la oficina del Sovereign) le envié escaneada mi Social Security Card, y él me contestó diciendo que habían incorporado el dato al sistema; hasta aquí todo normal. Al cabo de poco tiempo tuve problemas con mi acceso a mi cuenta por Internet. Me puse en contacto por teléfono con el director de la oficina y me dijo que el acceso a Internet no se gestionaba desde las oficinas sino que se gestionaba a través de teléfono, debiendo llamar yo a un número determinado donde incluso tendría la opción de ser atendido en español. De todas formas me dijo que si tenía problemas, que me volviera a poner en contacto con él. Llamé a ese número y me contestó una máquina que efectivamente me daba la opción de ser atendido en español, pero tanto cuando pedía ser atendido en español como cuando pedía ser atendido en inglés, me decían que ése era el sistema de acceso telefónico a mis cuentas y me pedían mi clave de acceso, cosa que yo no tenía. Debido a mis problemas con el idioma preferí presentarme personalmente en la oficina del banco porque un mal inglés acompañado de gestos es casi entendible en las dos direcciones. Entraron en sus computadoras y me dijeron que mi acceso a Internet se tenía que solicitar de nuevo porque mi primer acceso (que yo ya había utilizado) se hizo cuando ellos no tenían mi Social Security Number (SSN, el número de la SSC), y que al haber introducido el número no se qué interferencia se había creado. Solicitamos mi acceso en ese momento y me dijeron que el proceso tardaría unos días. Al cabo de una semana o dos, recibí mi nuevo Username y Password, e increíblemente tampoco funcionaba. La cosa se arregló cuando por motivos de acceso mío a las cuentas de la empresa para autorizar pagos, el jefe administrativo aprovechó el servicio para empresas para pedir que me solucionaran el tema. La gestión, por teléfono



y con una persona, no con una máquina, fue un poco rocambolesca, porque a efectos de comprobación de personalidad, además de preguntarme mi nombre, mi SSN y mi fecha de nacimiento, me pidieron detalles sobre los últimos movimientos con el banco (importe exacto de mi última nómina). A partir de ese momento ya lo tenía casi todo, una cuenta corriente, un acceso a la cuenta por Internet y una tarjeta de débito. En Estados Unidos no puedes acceder a un crédito, y como consecuencia no puedes tener una tarjeta de crédito, si no tienes una historia de crédito. Esto es un pez que se muerde la cola porque si no tienes crédito no puedes generar una historia de crédito y tengo algún compañero que para cortar el círculo vicioso, ha depositado cinco mil dólares en el banco en una cuenta bloqueada, ha pedido al mismo banco un crédito de cinco mil dólares avalado por ese depósito y al cabo de un tiempo en que el banco ha comprobado que pagaba puntualmente los vencimientos, eso ya le sirve como historia de crédito.

7. Cobrar la nómina en USA

A partir del momento en que tenía Social Security Number, la empresa me empezó a pagar la nómina en los Estados Unidos mediante transferencia a la cuenta que he comentado en el párrafo anterior. La primera nómina que debía cobrar en USA era la de febrero. Pasado un tiempo prudencial del mes de marzo (al ser la primera vez, a lo mejor mi nómina había sido la última en ser procesada...), comuniqué al jefe administrativo que no había recibido ninguna transferencia de la empresa. El jefe administrativo me dijo que lo comprobaría con la gestoría que realiza la gestión de nóminas, y al día siguiente me dijo que mi cuenta había sido bloqueada durante tres o cuatro días, entre finales de febrero y primeros de marzo, porque las autoridades federales durante esos días hicieron una exhaustiva investigación de mi cuenta y de mis datos, con lo que habían prohibido al banco cualquier movimiento de entrada y salida de dinero de mi cuenta, y que por eso, la parte inferior de mi hoja de salarios realmente era un cheque con el importe de mi mensualidad. Como la investigación ya había terminado, pude ingresar el cheque en la cuenta investigada.

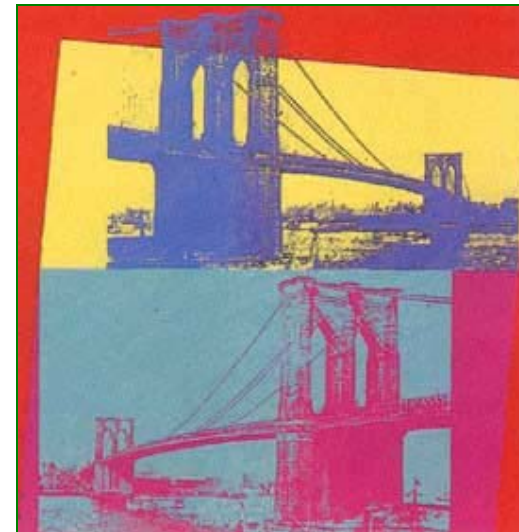
8. El permiso de conducción

El carnet de conducir que tenemos los que no somos ni estadounidenses ni canadienses sólo es válido para conducir en Estados Unidos y Canadá en calidad de turista. Si no eres turista, como yo, debes sacarte de nuevo el carnet de conducir. Así que treinta años después de haberme sacado el carnet en España, y después de haber conducido habitualmente durante esos treinta años, tuve que volver a la carga. Primero estudié para el examen teórico, al que te presentas sin cita previa, y que aprobé a la primera. La teoría no es exactamente igual que en Europa, puesto que la mayoría de señales son sustancialmente diferentes, y por ejemplo está permitido adelantar por la derecha en las autopistas; la señal de stop ordena que te pares pero no que no tengas preferencia, y en algún cruce hay un stop en cada una de las cuatro bocacalles; cuando un autobús escolar para y activa unos intermitentes rojos, no lo puedes adelantar, a no ser que te lo diga un policía o el conductor del autobús, etc. Después de aprobado el examen teórico debes asistir a un curso de cinco horas de seguridad vial, donde no hay examen pero la presencia es obligatoria, aunque realmente lo que hacen es poner videos. Finalmente debes pasar un examen práctico, donde conduces un coche en que en el asiento del copiloto se sienta el examinador, pero sin profesor. Teóricamente puedes asistir con tu coche y sin autoescuela, pero realmente "queda mal", puesto que si te quieres sacar el carnet de conducir americano es porque ya no eres un turista, con lo que contraté los servicios de una autoescuela para que me dieran una hora de clase y así conocer los "trucos" del examen y me acompañaran con su coche al examen. Algunos trucos son, por ejemplo, que al aparcar no puedes tocar el bordillo, y debes dejar el coche a un palmo del mismo, o cómo hacer el "cambio de sentido" (U-turn) en una calle, cosa a la que son muy aficionados. Este examen también lo aprobé a la primera, pero al cabo de cinco días, conduciendo por la autopista que circunvala Manhattan con mi flamante "Driver License", como un *new yorker* de bien y no con mi permiso de conducir internacional expedido por las autoridades españolas, mirando simultáneamente la señalización y el GPS me encuentro debajo del puente de Brooklyn (a un



ingeniero de caminos eso no le pasa todos los días) con un policía que me está apuntando de frente con una especie de máquina de fotografiar, y me da la orden de pararme. Me detuve bajo la sombra del centenario puente, y como es norma, sin bajar del coche le entregué al oficial mi nuevo permiso. Una vez hechas las comprobaciones oportunas me dijo que yo estaba circulando a 58 millas por hora en un tramo con limitación a 40 millas por hora. Yo le dije que más o menos iba a la misma velocidad que los otros coches y él me respondió que solo podía parar a uno cada vez, y que si hubiera ido por debajo de 50 millas por hora seguramente el detector de velocidad no se habría disparado. Para acabarlo de arreglar, no me habían llegado aún los papeles del coche y los que usaba estaban caducados, con lo que salí de allí con dos denuncias, una por exceso de velocidad y otra por conducir un coche "no registrado". Me puse en manos de un abogado especializado en el tema y me dijo que por no estar el coche registrado me pondrían una sanción económica y la cosa acabaría ahí, pero que por el exceso de velocidad además de la sanción económica me podrían caer cuatro puntos en el carnet (aquí los puntos los ponen, no los quitan, y cuando tienes 11 te retiran el carnet) y una suspensión del permiso de conducir por dos meses, ya que yo era "novel" (5 días de carnet americano, puesto que los 30 años de conducción en Europa aquí no valen). El abogado me ofreció defenderme por el módico precio de 750 dólares (todo incluido), y el proceso consistiría en que él, actuando en mi nombre, me declararía inocente (aquí cuando te ponen una denuncia lo primero que tienes que decir es si te declaras inocente o culpable); entonces el juez me citaría a una audiencia a la que el abogado podría asistir en mi nombre; de hecho, me recomendaba que yo no asistiera puesto que a la audiencia acudiría el policía que me denunció y si me veía la cara podría recordar detalles de la denuncia que de otra manera no recordaría. También me dijo el abogado que sólo había seis jueces en Manhattan que trataban este tema, que él sabía el historial de todos, y que una vez asignado el día de la audiencia, si el juez que nos tocaba era uno de los "duros", presentaría cualquier excusa para pedir un cambio de fecha, de manera que nos tocara un juez más "blando". Todo muy peliculero –por algo

estamos en Nueva York–, por lo que acepté el trato y pagué los 750 dólares. A la hora de la verdad, seis meses después del hecho, el día anterior a la audiencia a la que yo estaba citado, me costó horrores contactar con el abogado para que me confirmara que él acudiría en mi nombre y que no se habían fugado él y dinero. Me confirmé que sí que iría, pero el resultado fue una multa de 350 dólares, cuatro puntos de carnet y dos meses de suspensión de licencia. Yo no sé a qué tipo de galeras me habrían condenado si no hubiera contratado al abogado, pero el resultado era bastante pobre, y una de las condiciones del trato es que el abogado no me garantizaba ningún resultado. Finalmente para la suspensión de dos meses, el Estado de Nueva York me ofreció tener una "Licencia Condicionada" con la que sólo podía conducir para ir al trabajo, al colegio de mis hijas y a gestiones médicas.



Brooklyn Bridge, by Andy Warhol

9. Encontrar casa y escuela

Alquilar una casa en Nueva York tiene su enjundia. Para empezar, un apartamento en Manhattan con una habitación, con un salón-comedor, con



una cocina más o menos separada y con un cuarto de baño, sumando 50 metros cuadrados, cuesta del orden de 3.000 dólares al mes. Si lo que quieres son dos habitaciones, o algo más, la proporción es clara. Además, yo pensaba ir a vivir a Nueva York con mi mujer y mis dos hijas de 12 y 16 años, con lo que si bien hubiéramos “cabido” en un apartamento, no era eso lo que yo pretendía, puesto que en Barcelona yo tengo una casa unifamiliar, con una habitación para cada uno, un gran salón-comedor, cocina, cuartos de baño, estudio-oficina, garaje para dos coches, patio, terrazas y trastero. Por otro lado, las escuelas privadas tienen unos precios prohibitivos y las escuelas públicas, como en España, las hay de todos tipos. En Nueva York, si quieres llevar los niños a una escuela pública ésta se te asigna de acuerdo al lugar de residencia. Por todo eso, la teoría es que primero debes escoger una escuela para tus niños y luego alquilar una casa en el área que cubre esa escuela. Pero, ¿cómo escoger una escuela? Yo, francamente, no sé cómo hacerlo. En Nueva York, y en América en general, son muy aficionados a las puntuaciones, y la ciudad publica las puntuaciones de las escuelas (grado de aprovechamiento, grado de fracaso escolar, grado de continuidad de los alumnos, etc., y finalmente grado global). Empecé a consultar Webs, pedí asistencia al consulado español, pero ellos me dijeron que no me podían recomendar ninguna escuela pero que cuando tuviera alguna pensada les podía consultar, por si hubiera algún mal informe. Pedí asesoramiento a una empresa especializada pero ellos no trabajaban la Ciudad de Nueva York, porque en general sus clientes, gente como yo, prefería vivir en las ciudades de alrededor de Nueva York, lo que yo no quería porque prefería que mi familia se moviera por la ciudad en transporte público y no los quería dejar abandonados en una ciudad satélite. La única conclusión a que llegué es que debería pasar como en España: en zonas de conflictividad social las escuelas son conflictivas y en zonas de tranquilidad social las escuelas son tranquilas. Para empezar, vi una zona con casas muy bonitas en Brooklyn, en las cercanías del pozo de llegada del túnel que tengo que construir. Además había un high school en que el grado global, de acuerdo a las puntuaciones publicadas por la ciudad, era aceptable y un middle school también con

puntuaciones razonables. El lugar se llama Bay Ridge. El jefe administrativo nuestro pidió a varios *brokers* que nos buscaran una casa por allí en un orden de precios y al cabo de tres semanas, sin encontrar ninguna, preguntamos cuál era el problema, y éste era que las casas se alquilaban por 10.000 dólares al mes, muy por encima de nuestro presupuesto. No se puede negar que tengo buen gusto. Ante esta situación, redirigí mi búsqueda hacia Queens y simultáneamente, por sugerencia de una profesora de mi academia de inglés, analicé la posibilidad de llevar la niña mayor al “Newcomers” High School y a la niña menor a la “Academy for New Americans” Middle School, públicas ambas escuelas y especializadas en la integración de inmigrantes, y además con una puntuación global en los registros de la ciudad muy buenos. Visité las dos escuelas donde fui recibido por el “Coordinador de Padres”. Las dos escuelas me causaron buena impresión, y el único requisito para acceder a ellas era residir en Queens, pero no podía matricular a las niñas hasta que ellas no estuvieran físicamente presentes en la ciudad, y para matricularlas tenía que llevarlas a la escuela, con lo que no las podía matricular hasta septiembre, con el riesgo de que no hubiera plaza, cosa que no me podían garantizar por escrito pero que sí me aseguraban de palabra. De hecho esta condición es para todas las escuelas. Finalmente, con esas premisas, encontré una casa en un precioso barrio de Queens llamado Forest Hills. La casa es realmente grande, el entorno es precioso porque a pesar de estar en la Ciudad de Nueva York se trata de calles muy anchas con calzada central y amplias aceras con parterre de césped y árboles grandiosos, con casas unifamiliares separadas a cada lado de la calle, y donde las ardillas y los pajarillos campan a sus anchas, y con la estación de metro a quince minutos andando desde casa a través de esas calles idílicas, donde se puede coger un metro exprés que te planta en veinte minutos en Manhattan. Debía tomar un riesgo, que era que la aprobación por parte de mi mujer debía ser por fotografía, y a veces las fotografías engañan. Tal como he dicho, yo llegué a Nueva York el primero de noviembre y conseguí ir a vivir a esa casa a finales de marzo, el tiempo justo para comprar los muebles (yo dormí durante una semana en una pequeña cama que habían dejado los



propietarios), y que por Semana Santa vinieran mi mujer y las niñas de vacaciones para empezar a tomar el pulso a la situación y a ocupar cada una su habitación.



Forest Hills Gardens, Queens

10. La profesión de Ingeniero Civil

Una vez contada mi vida personal, voy a dar cuatro pinceladas sobre la vida profesional. Ante todo diré que aquí el equivalente de ingeniero de caminos es el Ingeniero Civil (Civil Engineer). Para ser Civil Engineer has de pasar cuatro años en un College (Universidad), cursando el Bachelor of Science in Civil Engineering, obteniendo el Degree cuando terminas. Después de graduarte como Bachelor, puedes hacer un Master (el Master Degree) pero no es imprescindible. Lo importante aquí es ser nombrado Licensed Professional Engineer (PE), que es lo que te permite firmar diseños (proyectos), cálculos, *reports*, etc. El título de Licensed Professional Engineer lo concede cada Estado, y para ello has de

acreditar haber ejercido la profesión bajo la supervisión de otro Professional Engineer durante cuatro años y medio, que se reducen a tres años y medio si has hecho el master. Estos cuatro años pueden ser en la Administración, en una empresa constructora o en una ingeniería, o una combinación de ellos. Si bien cada estado te da la licencia de Professional Engineer, la carrera la puedes haber cursado en el College de otro estado. En Estados Unidos la profesión de Ingeniero Civil no es una profesión de prestigio: los abogados, economistas y médicos tienen mucha mayor consideración. Sólo algunos arquitectos e ingenieros que hayan proyectado obras realmente emblemáticas tienen un cierto prestigio. Una vez comenté este detalle con otro ingeniero (un geotécnico) y me dijo que en América cualquiera es *engineer*, porque un *engineer* es el que maneja un *engine*, un motor, por lo que a veces incluso al maquinista de una retroexcavadora, en lugar de llamarle "operator", le llaman *engineer*, de ahí que ya os podéis imaginar la percepción subjetiva de lo que es un *engineer*.

11. La obra, cómo se licita

Por lo que se refiere a mi campo profesional, la empresa constructora, hay algunas diferencias respecto a cómo funciona el tema en España. Los procesos para adjudicar una obra, sobre todo pública, están muy fiscalizados. En general se hace lo que se llama una pre-calificación, que consiste en una evaluación de si la empresa puede ejecutar esa obra o no, y a tal efecto debe presentar una documentación determinada: informes sobre el estado de la empresa, sus equipos materiales, sus equipos humanos, su estado financiero, etc. y una documentación de cómo tiene planeado hacer la obra, con qué equipos, con qué procedimientos, etc. Una vez presentada esa documentación, te pre-califican y sólo las empresas pre-calificadas pueden presentar la oferta económica. Las empresas pre-calificadas presentan sus ofertas y la obra se adjudica al más barato, con lo que el mismo día de la presentación, prácticamente se sabe quién es el adjudicatario. También te dan la oportunidad



de retirar la oferta (te dejan repensar que si tú has ido un 20% más barato que el segundo clasificado, quizás hayas cometido un error).

12. La obra, cómo se valora

En la obra que estoy, el precio que vale es el precio final, no existe el concepto de medición, a no ser que haya razones para haber cambiado el proyecto. Si un túnel va de aquí hasta allí, y la propiedad no ha cambiado ni el punto de arranque ni el punto de llegada, el contratista debería haber comprobado las mediciones en la época de oferta y con el proyecto en marcha no se puede corregir. Otro elemento sustancialmente distinto del que nosotros conocemos es el de precios unitarios, que no se deducen de los costes. Aquí se hace una descomposición del presupuesto en partidas (Schedule of Values) sólo a efectos de la certificación mensual, o sea que si un mes has ejecutado, a origen, 500 unidades de algo que vale 10, cobrarás 5.000 a origen, pero si en el presupuesto había 750 unidades, tú cobraras 750 aunque hayas ejecutado 800, a no ser que se haya cambiado el diseño, en cuyo caso el precio de 10 tampoco sirve para valorar las 50 unidades suplementarias. Para valorar los cambios de proyecto se usa, o bien el precio real, aportando facturas, que eso es muy habitual aquí (no son tan secretos como en España, y se deben presentar las reales), o bien se usa el cálculo de costes que el contratista hizo en la oferta, que se incluye en los Escrow Bid Documents, y que han quedado depositados en algún lugar oficial, con rango de lugar para custodia de documentos oficiales (en mi caso, el Departamento Legal de la Ciudad de Nueva York).

13. Los subcontratistas

Es de resaltar que los subcontratos aquí son eso, subcontratos. Normalmente se subcontrata una parte de la obra en las mismas condiciones, salvo el precio, que el contratista principal tiene contratadas con el cliente, usando los mismos planos del contrato principal, las mismas especificaciones del contrato principal y la misma documentación técnica (cálculos, informes geotécnicos, etc.), y también en las mismas condiciones de pago (el subcontratista debe medir la obra antes

de ofertar y lo que está ofertando es el total, a no ser que haya cambios justificados; los precios unitarios sólo sirven a efectos de certificación mensual, etc.), con lo que a veces me he encontrado subcontratistas que me han venido a reclamar de acuerdo con el Artículo 5.3 de la Sección Tercera de la Parte VII de las especificaciones de mi contrato con el cliente, o me han argumentado en base al sondeo número B-30 del Geotechnical Baseline Report (informe geotécnico disponible en la época de la oferta).

14. Las Unions (los sindicatos)

Capítulo a parte merecen las Unions (los sindicatos). En la Ciudad de Nueva York en las obras públicas sólo pueden trabajar obreros afiliados a las Unions, que cobran de acuerdo al convenio vigente (del orden de 40 dólares la hora normal) y tienen los beneficios de las Unions (fondo de pensiones, fondo de vacaciones, fondo de formación, etc.) y con unos precios para hora extra que suponen el doble en el salario. De ahí que el coste-empresa de una hora de trabajador está en los 80 dólares, y las horas extras o de fin de semana en los 120 dólares. Por otro lado, para evitar abusos, el que vigila una bomba de achique no puede ser el que la instala eléctricamente, y el que la instala eléctricamente no puede ser el que la pone dentro del pozo, por lo que para una bomba de achique se necesitan tres trabajadores. Esto lleva a que la hora del trabajador es muy cara y poco productiva (se necesitan muchos para poca cosa). Siempre tienes que estar pensando qué proceso aplicar para que la necesidad de mano de obra sea mínima.

15. Reflexiones finales

Una vez dadas estas pinceladas sobre mi vida personal y profesional en Nueva York, permitidme que haga unas reflexiones sobre mi experiencia aunque sólo es de año y medio. Me parece que acerté cuando acepté el traslado. La experiencia ha sido fascinante. Muy dura, me ha exigido mucho esfuerzo, mi familia también se ha tenido que esforzar mucho, pero hemos sido capaces de reinventarnos, lo cual a veces va bien. La experiencia ha sido aceptable porque



detrás había una empresa convencida de que había que apostar por los mercados internacionales y no ha escatimado medios para emprender esta aventura. Una aventura en solitario sería otra historia que no sé si me hubiera atrevido a iniciar.