

Florentino Pérez, Colegiado de Honor

“Soy un ingeniero algo atípico, pero ingeniero por los cuatro costados”

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos entregó ayer el título de Colegiado de Honor a Florentino Pérez, presidente de Grupo ACS y del Real Madrid C. F. El acto contó con la presencia del presidente del Congreso de los Diputados, Jesús Posada, y del presidente del Colegio, Juan A. Santamera.

Nacido en Madrid en 1947, es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid.

En su actividad docente, ha sido profesor de Fundamentos Físicos de la Técnica, de la E. T. S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid.

Comenzó su actividad profesional en 1971, como director de la Asociación Española de la Carretera.

En el año 1976, se incorpora a la Administración Pública como delegado de Saneamiento y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid, subdirector general del CDTI, del Ministerio de Industria, director general de Infraestructuras del Transporte, del Ministerio de Transportes, y subsecretario-presidente del IRYDA, del Ministerio de Agricultura. En el año 1983 vuelve a la empresa privada, como presidente y consejero delegado de Construcciones Padrós, S.A.

Actualmente es presidente y consejero delegado de ACS, Actividades de Construcción y Servicios, S.A., y del Real Madrid C.F. **ROP**



Juan A. Santamera, Jesús Posada y Florentino Pérez, con el título de Colegiado de Honor



José Manuel Loureda, Jesús Posada, Florentino Pérez y Juan A. Santamera



Jesús Posada, Florentino Pérez y Juan A. Santamera

Intervenciones en el acto de entrega del título de Colegiado de Honor

FLORENTINO PÉREZ COLEGIADO DE HONOR

Es un gran honor pasar a formar parte del brillantísimo panel de Colegiados de Honor, apenas una veintena, que este Colegio ha nombrado desde su fundación, hace sesenta años. Por ello, quiero ante todo, dar las más expresivas gracias a la Junta de Gobierno presidida por Juan Antonio Santamera por esta distinción.

Estoy abrumado porque la lista a la que se añade mi nombre es impresionante, y no solo por estar encabezada por el rey de España y su padre el rey Don Juan Carlos, sino también por la admirable proyección profesional y social de los ingenieros merecedores de esta distinción. En esta relación están desde el segundo presidente del

Gobierno de la democracia hasta buen número de empresarios que han contribuido decisivamente al desarrollo de nuestro país, así como técnicos, profesores insignes y personalidades como la de Juan Benet que unió a su vocación ingenieril una brillante labor literaria. Me emociona verme incluido en esta relación a la que solo puedo aportar mi esfuerzo y dedicación constantes a la labor apasionante, propia de los empresarios, de generar actividad y riqueza para la sociedad.

En esta ocasión, habéis premiado a un ingeniero algo atípico, con continuada actividad en diversos campos más allá de la puesta en práctica, directa y personal, de los conocimientos profesionales específicos, enseñados en la Escuela. Sin embargo, aquella estricta formación me proporcionó las principales herramientas para abrirme camino y desenvolverme en la vida. Creo necesario explicar mi deuda

con la Escuela de Caminos, en la que fui profesor de Fundamentos Físicos de la Técnica, durante tres años. Pocos discuten la decisiva importancia de la educación en el desarrollo y perspectivas de futuro de un país. Para mí, además, la formación recibida no solo ayuda a proporcionarnos un medio de vida: nos marca profundamente el carácter, la forma de ser y la manera de pensar. Aquella Escuela, donde yo estudié, estructuraba la mente con un rigor cartesiano. Nos habilitaba para la especulación teórica, nos dotaba de visión espacial y constituía una base para la prospectiva y la lógica empresarial. Y quizás, también para la actividad política más positiva, la de impulsar lo deseable hacia lo posible e incluso, acercarse a lo entendido como imposible.

En una larga tradición de más de 200 años, esa Escuela preparó muchos excelentes ingenieros de Caminos, destacados no solo en su profesión sino en otras muchas actividades.

En la actividad política, tan condicionante de nuestras vidas, destacó muy pronto Juan Subercase, ingeniero de la promoción de 1807, director de la Escuela y varias veces diputado liberal, quien inició una larga lista de ingenieros políticos. Tras la revolución de 1868, en un gobierno presidido por Prim, coincidieron tres ingenieros de Caminos: Ardanaz, Sagasta y Echegaray. Este último, José Echegaray, de la promoción de 1853, fue Premio Nobel de Literatura en 1904.

En el siglo XX, otros muchos Ingenieros de Caminos ocuparon puestos de responsabilidad en los

distintos regímenes. Durante la dictadura de Primo de Rivera, brilló Rafael Benjumea Burín, conde de Guadalhorce, ministro de Fomento y creador de la Junta General de Puertos, el Consejo de la Energía, el Plan Preferente de Urgente Construcción de Ferrocarriles y las Confederaciones Hidrográficas. Confederaciones nacidas del regeneracionismo de Joaquín Costa, apoyado en el gran ingeniero Lorenzo Pardo. En las primeras elecciones legislativas de la República, en junio de 1931, ocho ingenieros de Caminos obtuvieron acta de diputados por otros tantos distintos grupos políticos. Durante el franquismo varios fueron ministros: Alfonso Peña Boeuf y Pedro González-Bueno, inicialmente, y, al final, José María López de Letona, Vicente Mortes y Antonio Valdés.

Ya en el reinado de Don Juan Carlos I, fueron ministros Juan Miguel Villar Mir, Leopoldo Calvo Sotelo, Antonio Valdés, Francisco Lozano, Virgilio Oñate, Salvador Sánchez-Terán y Francisco Álvarez Cascos. Calvo Sotelo fue presidente del Gobierno y Villar Mir y Álvarez Cascos fueron vicepresidentes del Gobierno.

A los anteriores debemos añadir dos ingenieros de Caminos que podemos definir como personajes fascinantes. El primero de ellos fue el fundador de la Escuela, Agustín de Betancourt, que la puso en marcha en 1802, con cierto influjo de la ya existente *École de ponts et chaussées* francesa.

D. Práxedes Mateo Sagasta, referente del liberalismo progresista durante cuarenta años, fue sin duda el ingeniero de Caminos con tra-

yectoria política más brillante. Aliado de Prim en 1868, jefe del Partido Liberal progresista en el sistema acordado con Cánovas, tuvo que cargar en sus últimos años con el peso del gobierno en desastre de 1898. El “viejo pastor” como le llamaban sus contemporáneos, fue presidente del Gobierno, en varias etapas, un total de más de 14 años.

Y entre los ingenieros de Caminos ilustres destaca uno muy querido por mí, Jesús Posadas, tercera autoridad del Estado, presidente del Congreso de los Diputados, que ha dedicado toda su vida a la actividad política, al servicio de los ciudadanos, con un estilo digno de admirar, basado en el diálogo y la tolerancia, por lo que se ha ganado el respeto de todos los partidos políticos en una época de España muy complicada.

Tan dilatada y exitosa ha sido su vida política desde que empezó

en 1979 como Gobernador Civil de Huelva, presidente de la Junta de Castilla-León, ministro de Agricultura, ministro de Administraciones Públicas, que tuve también ocasión de coincidir con Jesús Posadas a principios de los 80, en el Ministerio de Transportes, él como Director General de Transportes Terrestres y yo como Director General de Infraestructura del Transporte, en el gobierno de UCD de Adolfo Suárez.

Todo ello, unido al afecto personal que le profesó, hace que me sienta tremendamente honrado por que Jesús Posadas, mi amigo, presida este acto tan importante para mí.

En aquella Escuela de Caminos, marcada por la historia de ingenieros ilustres, terminé mis estudios en los últimos años del franquismo. Los tiempos eran de transformación social y política. Fui uno de los numerosos profesionales dedicados



Florentino Pérez

con ilusión y entusiasmo a la conversión de España en una democracia occidental sin adjetivos.

En mi relativamente breve etapa política, siete años, pasé por diferentes responsabilidades, y eso contribuyó a dibujar un perfil de ingeniero un poco atípico. Pero siempre me sentí ingeniero de Caminos y estuve rodeado de ingenieros de Caminos, cuando fui delegado de Saneamiento y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid, (hicimos el Plan de Saneamiento Integral de Madrid), cuando fui director general de Infraestructura del Transporte del Ministerio de Transportes (hicimos el Plan de Aeropuertos y sus accesos), y cuando fui presidente del IRYDA, en el Ministerio de Agricultura (hicimos el Plan de Capitalización del Campo, transformando áreas de secano a regadío). Puse mi formación ingenieril al servicio de la política, en definitiva al servicio de los ciudadanos. Con ello, creo haber contribuido a mejorarla y aliento a los ingenieros de Caminos a participar activamente en ese servicio al interés público, esencial y característico de nuestra profesión.

Al poco de abandonar la presidencia del IRYDA, en 1983 el Fondo de Garantía de Depósitos se había convertido en cabecera de numerosas empresas en graves dificultades provenientes de la Banca. Allí estaba Construcciones Padrós, una pequeña empresa constructora en la órbita de Banca Catalana, con 60 empleados, y que se encontraba con serios problemas de supervivencia.

Compramos Construcciones Padrós por el precio simbólico de una

peseta por acción, pero asumimos una deuda superior a trescientos millones de pesetas, cantidad respetable en aquella época. Fui presidente de la empresa, la saneamos, y pusimos las bases iniciales de un proyecto empresarial que iría creciendo poco a poco. En 1986, compramos otra empresa constructora, Ocisa, que también atravesaba graves problemas económicos. El desafío empresarial era mayor, más complejo y más arriesgado que el de Construcciones Padrós.

En 1992, fusionamos las dos empresas y continué siendo presidente de la resultante, OCP Construcciones. En 1997, integramos Ginés Navarro y Auxini. Así nació ACS, Actividades de Construcción y Servicios. En 2002, iniciamos el proceso de compra del Grupo Dragados, que finalmente se integró también en ACS.

Durante este proceso de desarrollo empresarial me acerqué a mi profesión de ingeniero de Caminos desde otra perspectiva, pero hice un pequeño paréntesis con la creación del Partido Reformista Democrático en 1983, junto a Miquel Roca. Se trataba de reconstruir el centro-derecha español, desorientado tras la desaparición de UCD. La nueva formación consiguió integrar a diversos sectores dispersos, centristas y liberales, y en un cierto momento pareció ser una opción con posibilidades de contrapesar la hegemonía del centro-izquierda de Felipe González. Sin embargo, en las elecciones generales de 1986 se demostró que no era el momento. Quizás aquel intento de integrar el catalanismo político en la gobernación de España hubiera evitado alguno de los desencuentros y desafeccio-

nes posteriores. En cualquier caso, aquella fue mi última incursión en la actividad política y, a partir de entonces, concentré todas mis energías en mi trabajo empresarial.

No sería sincero conmigo mismo si en este bosquejo vital, en el que la profesión y la familia lo han sido todo para mí, no mencionase mi otra gran pasión: el Real Madrid.

Esta segunda faceta, la deportiva, aunque no equiparable con la dedicación profesional, ha ocupado una parte de mi vida. La presidencia del Real Madrid, que ostento con orgullo, es el fruto de mi contribución empresarial a un club que en el año 2000 pasaba por una crisis económica importante, y también de una gran afición heredada de mi padre y que compartí desde siempre con mi esposa, Pitina, fallecida hace tres años, y a quien evidentemente no puedo dejar de citar en este recordatorio de toda mi vida. Ella fue mi apoyo desde mi juventud y durante 41 largos años de vida compartida.

Durante mucho tiempo, seguí al Real Madrid con la pasión del aficionado que se siente vinculado a su club, la expresión de una pertenencia y la asunción de una identidad cargada de los clásicos valores deportivos. Pero además, el Real Madrid es la quintaesencia de una ciudad que es la mía, donde me siento muy a gusto y a la que siempre he dedicado mucho tiempo y atención. Por supuesto, varios ingenieros de Caminos han formado parte de mi Junta Directiva del Real Madrid.

De una situación ruinosa en el año 2000, hemos conseguido que el



Juan A. Santamera, Jesús Posada y Florentino Pérez durante su discurso

Real Madrid sea el Club deportivo con más ingresos del mundo y, según Forbes, la institución deportiva más valiosa del mundo.

Pero más allá de la vivencia personal, el Real Madrid tiene una visibilidad que permite, de manera efectiva, proyectar España hacia el mundo.

Esta voluntad de estar en el mundo, de proyectar el país hacia una posición relevante en el contexto internacional, se conjugó con mi vocación de ingeniero de Caminos cuando decidimos convertir ACS en un referente mundial en las Actividades de Construcción y Servicios que constituyen su denominación.

Con la integración de Dragados, ACS alcanza el liderazgo de la cons-

trucción en España y presenta una actividad suficientemente diversificada gracias al rango de especialidades de todas sus filiales. Desde entonces, se acelera el crecimiento y se pone en marcha un proceso de internacionalización, incrementado de manera sustancial con la adquisición de Hochtief en 2007. Para el grupo, esta empresa aporta una fuerte posición en Oceanía, Sudeste Asiático, Oriente Medio y América del Norte, más allá de su negocio en Alemania y otros países europeos.

Con ello, ACS adquiere verdadero carácter mundial y asume el reto de transmitir su cultura y valores a una gran organización para mantener, mejorar y consolidar lo conseguido. A partir de 2012, la integración y consolidación de su actividad lleva al grupo a una posición de lideraz-

go mundial de la construcción. Una posición consolidada por el valor referencial de las compañías y sus filiales en cada lugar, una posición sostenible gracias a las personas y los medios con que cuenta y una posición, en fin, defendible, por no existir en el mundo ningún otro grupo de construcción civil e industrial de similar magnitud, diversificación e internacionalización.

Así pasamos de aquella pequeña empresa que era Construcciones Padrós en 1983, con 60 empleados, al Grupo ACS, con 210.000 empleados que trabajan en más de 60 países, que cuenta con 14.000 ingenieros y que factura al año 36.000 millones de euros, es decir, 100 millones de euros al día, incluidos sábados y domingos. Lo que también es verdad es que ha pasado toda



Asistentes a la entrega del título

una vida, 32 años, de este apasionante proyecto empresarial.

He hablado de la Escuela, del Colegio, de la profesión y de ACS. Pero debo añadir ahora una reflexión sobre las empresas de esta área de actividad, sobre mis colegas. Nuestro sector de la construcción siempre desarrolló una cultura de adaptación. Cultura creada por desatacados profesionales, algunos de los cuales compartían la docencia y la empresa y que contribuyeron a crear uno de los sectores punteros de nuestra economía. Nombres como José Entrecanales, José María Aguirre Gonzalo, José María Navarro Oliva, Rafael del Pino, Antón Durán, etc. Gracias a esa cultura creada por estos prohombres, hoy podemos presumir que nuestras empresas son las más importantes del mundo.

Si tuviera que señalar dos características de nuestro sector destacaría su competitividad y su profesionalidad. La competitividad siempre nos obligó a estar en forma, a tecnificarnos y organizarnos mejor para abaratar costes y poder competir en todos los mercados.

Pero también es un sector caracterizado por la profesionalidad. Valoramos el sacrificio y el esfuerzo personal pero con gran orgullo del conjunto de la profesión. Nosotros competimos hasta la saciedad pero valoramos también el esfuerzo de nuestros colegas, porque así nos valoramos también a nosotros mismos.

En este sector somos capaces de competir y asociarnos a la vez. Eso implica que tu competidor es, otras

veces, tu socio. Y eso que podría llevarte a vivir en la esquizofrenia es, sin embargo, una manera de trabajar desde el respeto y reconocimiento al competidor. Y me parece oportuno mencionarlo hoy, en nuestro Colegio, porque quiero compartir esta distinción con todos los compañeros del sector.

Las empresas españolas estamos en posición de defender y transmitir nuestros valores y formas de gestión a la gran tarea de construir el mundo. Se trata de esos valores adquiridos en nuestra Escuela, hermanados en nuestro Colegio y consolidados por la experiencia de trabajar en muy diferentes lugares. Gracias a ello, entendemos que esa actividad esencial del hombre que es el construir, es tan diversa como el propio hombre: es global

y local a la vez. Y debemos incluir entre nuestros ya clásicos valores de rigor, competitividad y profesionalidad la suficiente capacidad de adaptación a otras culturas para afrontar esa diversidad.

Por posición y por edad, me encuentro en una etapa de la vida en que resultan inevitables los balances. Y en estas reflexiones, en las que yo tiendo por naturaleza al optimismo, no es fácil hoy evitar desanimarse ante el pesimismo derivado de la actual crisis económica. Nuevamente se dice que España es diferente, que no es capaz de progresar de forma continuada y que está abocada a no levantar cabeza definitivamente.

Me parecen conclusiones erróneas. España ha sufrido la crisis económica mundial, y también el impacto de unas políticas europeas restrictivas, muy distintas de las de Estados Unidos. También ha sufrido una crisis particular con el estallido de la burbuja inmobiliaria que arrojó al paro a millones de trabajadores. Y sin embargo, con unas políticas de ajuste dolorosas, con una devaluación interna vía precios y salarios para ser competitivos internacionalmente y con un enorme esfuerzo colectivo, hoy se señala a España, en ámbitos internacionales, como modelo a imitar en la salida de la crisis.

España es una historia de éxito. España es un gran país que ha conseguido, en esta etapa democrática, escalar desde el subdesarrollo material y político, al primer nivel mundial gracias al esfuerzo y al tesón de todos, y que ha adquirido unos niveles de educación y cultura que no deben sufrir retroceso alguno.

Debemos tomar impulso de nuevo y reconstruir todo cuanto requiera replanteamiento, reconsideración o refundación para continuar en la misma senda de consecución de bienestar de antes de la crisis. Este gran país precisa otorgarse una convivencia más rigurosa y depurada, más atenta al bien común, más exigente con la administración y gestión de lo público.

Los efectos de la crisis han sido especialmente graves para el sector de la construcción, que llegó a representar más del 15 % de la riqueza nacional. El drástico parón ha dejado la secuela inevitable de una fuerte caída de la actividad y un gran desempleo.

Es evidente que se cometieron excesos en el sector de la edificación residencial, donde la oferta llegó a triplicar la demanda real y las viviendas se convirtieron, por un tiempo, en activos para la especulación. Pero no es acertado extender ese desorden a las obras públicas. En los últimos veinte años, España ha dedicado a las obras públicas un 3,5 % del PIB en promedio, y actualmente menos del 1,5 % del PIB. La inversión española, en proporción a los kilómetros cuadrados y a la población, ha sido sensiblemente inferior a la de Francia, Reino Unido e Italia, en el periodo entre 1995 y 2012, y solo levemente mayor que la de Alemania.

La inversión en obras públicas tiene un gran efecto multiplicador sobre la actividad económica e incide directamente en la productividad y en la competitividad de nuestra economía. La significativa contribución de la obra pública en el de-

sarrollo y vertebración de nuestro país es consecuencia de su efecto multiplicador en el desarrollo de una economía avanzada como la nuestra: según el Fondo Monetario Internacional, por cada punto porcentual del PIB invertido hoy en infraestructuras, nuestra economía crecerá adicionalmente 0,4 puntos del PIB al año siguiente, incrementando su impacto en años posteriores hasta alcanzar un crecimiento inducido máximo de 1,5 puntos porcentuales del PIB en el cuarto año. Si a los datos anteriores se añaden los efectos inmediatos inherentes al desarrollo de nuestra actividad en lo relativo al retorno fiscal de la inversión, el 49 %, y a la creación de empleo, 15 empleos por cada millón de euros invertido, debe concluirse que invertir en infraestructuras es sin duda la mejor receta para consolidar la recuperación económica.

Además, una parálisis prolongada de la inversión en Obra Pública tendría efectos negativos y difícilmente subsanables tanto para el país como para nuestras propias empresas de construcción y servicios. Al deterioro de lo construido por falta de mantenimiento se sumaría la obsolescencia de equipos e infraestructuras. Y las empresas dejarían de aglutinar el talento de los ingenieros con la experiencia práctica de la construcción, perdiendo capacidad tecnológica como sedes exportadoras.

No obstante todo ello, se ha extendido la opinión de que no es necesario construir más en España al considerar que está todo construido. Se trata de una idea equivocada pues construir es producto del ha-

bitar, de la manera en que el hombre está en el mundo. En tanto existan los hombres, seguirán construyendo 'su' mundo, como lo siguen haciendo, tanto en los países más avanzados, como donde todo está por hacer. Las necesidades no son estáticas, evolucionan al ritmo de la vida y exigen cambios constantes en el mundo donde habitamos.

Y el imprescindible aumento de fondos presupuestarios para la inversión pública en España debe acompañarse de proyectos y esquemas concesionales, capaces de movilizar capitales privados. La liquidez impulsada por las autoridades monetarias para superar la crisis ha producido una enorme cantidad de dinero, obtenible a bajos tipos de interés, ávida de proyectos de inversión.

La difícil coyuntura nacional ha impulsado la actividad internacional de las empresas españolas de construcción, concesiones y servicios. Del total de 80.000 millones de euros de facturación realizados en 2013 por las nueve mayores empresas constructoras, la actividad internacional representó el 72 %, con una cartera de proyectos cercana a los 90.000 millones de euros, de los cuales el 82 % están fuera de España, ocupando en tal desempeño a más de 430.00 trabajadores en 90 países. El éxito conseguido pone de relieve su experiencia y su capacidad tecnológica, de investigación y desarrollo: un activo indispensable, que exige actividad interna para mantener su carácter español.

Nuestro liderazgo internacional, lejos de ser casual o coyuntural, forma parte del legado de lo cons-

truido en España en los últimos 25 años. Es el resultado de la enorme contribución que los ingenieros de Caminos desarrollan en nuestras empresas en España, ahora proyectado a los cinco continentes, y del que se benefician todos aquellos países en los que trabajamos. Sin duda, junto al desarrollo de las empresas, el protagonismo corresponde a los ingenieros de Caminos. Y no está de más insistir en la necesidad de potenciar la excelencia educativa de nuestra profesión, para mantener el elevado nivel de nuestra trayectoria.

Antes de cerrar esta intervención quiero referirme finalmente al Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que hoy me honra con este título de Colegiado de Honor, que es con seguridad el más preciado reconocimiento que he recibido.

Quizás yo haya frecuentado poco el Colegio, dedicado a otras muchas ocupaciones, pero siempre he estado al tanto de sus avatares. Las sucesivas juntas directivas me han encontrado siempre que me han necesitado y personas de mi entorno más cercano mantienen una implicación directa y desinteresada en las labores colegiales, dándome noticia puntual de las actividades desarrolladas. Por otra parte, acabo de aceptar ser miembro del Patronato de la Fundación Caminos, que canalizará actividades culturales y diversas de difícil acomodo en el Colegio en sí, reglado por normas comunitarias cada vez más estrictas.

Quiero terminar reiterando que siempre me he sentido ingeniero de Caminos, ingeniero por los cuatro costados, y que mi dedicación em-

presarial no me ha apartado ni de las preocupaciones de la profesión ni de ese peculiar estilo nuestro de combinar su desempeño con un profundo interés por cuanto nos rodea, por la vida, por la sociedad a nuestro alrededor, por el destino de nuestro país.

De nuevo os expreso mi inmensa gratitud por el honor que me hacéis y, como siempre, me tenéis a vuestra disposición.

JUAN A. SANTAMERA PRESIDENTE DEL COLEGIO

Estamos aquí para distinguir a nuestro compañero Florentino Pérez con el título de Colegiado de Honor, que viene a ser el reconocimiento de una brillantez singular y de unos méritos excepcionales en el ejercicio de la profesión. Las razones de que el Consejo del Colegio haya decidido incluir a Florentino en la exigua nómina de este selecto grupo son sin duda obvias. Pero yo me veo obligado a intentar explicarlas, no tanto para descubrir algo nuevo cuanto para profundizar en los entresijos de nuestra profesión, para destacar sus rasgos más característicos y para sugerir algunas reflexiones sobre el cómo somos y el adónde vamos.

Una de las misiones intangibles del Colegio de Ingenieros de Caminos que me honro en presidir es el impulso al liderazgo de nuestra profesión, que no solo interviene en el desarrollo económico y social del país a través de su participación insustituible en las obras públicas, sino que también ha desempeñado históricamente papeles relevantes en los más diversos ámbitos de actividad, desde la política a las finanzas, desde el



Juan A. Santamera

empresariado a la ciencia. De todo ello hay en abundancia en este reducido cuadro de honor que forman quienes precedieron a Florentino Pérez en la distinción que hoy recibe.

La carrera de ingeniería de Caminos, que por supuesto convive pacífica y fraternalmente con todas las demás profesiones, posee sin embargo algunas peculiaridades que la singularizan. Y una de ellas es la de estructurar la mente de una determinada manera, de forma que los egresados adquieren, adquirimos, una gran capacidad de aprendizaje y una cierta habilidad analítica y de síntesis que les permiten, nos permiten, afrontar con éxito tareas muy diversas.

En la reducida lista de colegiados de honor, comenzada en 1972 con el nombramiento del entonces príncipe Juan Carlos de Borbón, figuran ya ilustres empresarios como José María Aguirre Gonzalo, fundador

de Agromán y después presidente del Banco de Español de Crédito; José Entrecanales Ibarra, fundador de Entrecanales y Távora, que con el tiempo se convertiría en Acciona, quien fue también catedrático ilustre de nuestra entonces única Escuela de Madrid; Antonio Durán Tovar, histórico presidente de Dragados y Construcciones en la época de la gran expansión de la compañía; Juan Miguel Villar Mir, polifacético empresario que, tras haber contribuido desde el gobierno como vicepresidente para Asuntos Económicos y ministro de Hacienda a la Transición española, creó la constructora OHL y el Grupo Villar Mir que comprende empresas energéticas, siderometalúrgicas, de fertilizantes y de construcción, etcétera.

Parecía obligado añadir a esta relación al creador y presidente de la empresa ACS –Actividades de Construcción y Servicios–, culminación de una exuberante aventura

empresarial que, tras numerosas fusiones y absorciones, ha dado como resultado la primera constructora del mundo, con más de 160.000 empleados y una cifra de negocios de unos 40.000 millones de euros. De ahí que Florentino Pérez, un personaje sencillo a quien todo el mundo conoce por su gran pasión deportiva que es el Real Madrid, sea hoy una figura histórica de la profesión porque ha tenido la visión suficiente para crear prácticamente de la nada un gran imperio empresarial que, como las demás compañías internacionalizadas de nuestro país, proyecta la imagen de España a todo el orbe y contribuye a sanear nuestro atribulado sector exterior. De hecho, ACS, como la mayoría de empresas españolas similares, ha sobrevivido magníficamente a la doble recesión que hemos padecido gracias a la internacionalización y a la diversificación.

La biografía de Florentino Pérez es conocida, y sus primeros pasos fueron en el sector público. Afiliado a la Unión de Centro Democrático (UCD), el partido de Adolfo Suárez que impulsó la Transición, fue director de la Asociación Española de la Carretera; después, concejal del Ayuntamiento de Madrid; más tarde, director general de Infraestructuras en el Ministerio de Transportes; por último, subsecretario-presidente del Instituto de Reforma y Desarrollo Agrario (el IRYDA). Tras la derrota de UCD en 1982, participó de forma muy directa en la llamada ‘operación Roca’ organizada desde el Partido Reformista Democrático, que pretendió regenerar desde Cataluña la política española y que no prosperó. Pero ya desde 1983, año en que fue nombrado vicepre-



Juan A. Santamera, Jesús Posada y Florentino Pérez

sidente ejecutivo de Construcciones Padrós, una empresa quebrada rescatada del Fondo de garantía de Depósitos, su iniciativa empresarial fue incansable y toda su actividad se volcó en esta dirección.

Al frente de ACS, Florentino, rodeado de magníficos colaboradores, ha conseguido una auténtica proeza al lograr paulatinamente la plena internacionalización de la compañía, al producir grandes avances en el campo de la innovación de la actividad empresarial y al impulsar una prudente y creativa diversificación. No se ha limitado a crecer en la construcción sino que se ha adentrado en el campo concesional, de los servicios y de la energía, hasta configurar un gran grupo global de servicios que hoy está presente en todos los continentes.

En su relevancia pública, Florentino siempre ha alardeado de su condición de ingeniero de Caminos, una

carrera que no ha llegado a ejercer plenamente en sus aspectos más técnicos pero que le ha brindado el bagaje profesional que le ha llevado a triunfar en el mundo de la empresa. Como máximo ejecutivo de una de las grandes compañías españolas, pertenece al Consejo Empresarial de Competitividad, un *think tank* que suma compromisos y esfuerzos para aportar propuestas que mejoren la competitividad, ayuden a la recuperación económica y fortalezcan la confianza internacional en España. En la actualidad hay en esta potente institución dos ingenieros de Caminos, el propio Florentino y Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, presidente del Grupo Ferrovial. Los partícipes de este gran foro, vinculado al Instituto de la Empresa Familiar, que representa un porcentaje muy notable del Producto Interior Bruto español, ejerce, como es natural una gran influencia sobre el proceso económico de este país.

Creo que en este acto de reconocimiento del gran ímpetu empresarial de nuestro país, proceden algunas consideraciones sobre este particular. Las constructoras y las empresas de ingeniería españolas siguen expandiendo la Marca España a lo largo de todo el mundo. En 2014, las empresas patrias españolas han participado en unas 330 licitaciones internacionales y el volumen de negocio generado ha alcanzado los 190.000 millones de euros. Esta cifra multiplica casi por cinco el valor de las licitaciones en 2013 y ha permitido a España liderar el ranking mundial. El grueso del negocio ha recaído sobre transportes e infraestructuras. La zona que más dinero ha reportado ha sido el de Oriente Próximo y el Golfo con cerca de 70.000 millones. Supera ampliamente a Latinoamérica que, con unos 15.000 millones, fue la zona de mayor negocio en 2013.

Ante un potencial de tanta envergadura, desde el Colegio, y a través de la Fundación Caminos, hemos lanzado la idea, todavía muy en mantillas, de que todas las grandes empresas españolas de construcción y servicios, formen un clúster, que es, como bien saben, "una agrupación de empresas e instituciones relacionadas entre sí, pertenecientes a un mismo sector o segmento de mercado, que se encuentran próximas geográficamente y que colaboran para ser más competitivas". Creo que si cuajara tal iniciativa, este país conseguiría una mayor influencia internacional en ese campo, que permitiría acentuar el efecto *lobby* de nuestras empresas de servicios y que redundaría en beneficio de todo el sector. Quiero, en todo caso, aprovechar la presencia de

Florentino y de algunos de los más relevantes empresarios que comparten con él actividad y preocupaciones, para dejar en el aire esta sugerencia, que nos proponemos afinar más y con propuestas intelectuales más elaboradas.

Volviendo al hilo del homenaje a Florentino que hoy nos congrega, quiero decirles que, a mi entender, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, que hoy discurre por unos tiempos muy distintos de los fundacionales, necesita mantener viva la llama del prestigio profesional, no porque pretendamos una superioridad social o moral que nos conceda privilegios, sino porque nuestro papel es relevante, como impulsores del desarrollo colectivo, garantes del buen fin de la inversión pública y adelantados del progreso tecnológico, elementos todos ellos muy importantes de la conquista estimulante de un futuro de prosperidad. Por ello, tenemos no solo la satisfacción sino también el deber de destacar nuestros perfiles más eminentes para generar un claro sentimiento de emulación en las generaciones que llegan y para que la sociedad circundante a la que pertenecemos nos conozca y nos reconozca. El recién celebrado Foro Global de la Ingeniería y Obra Pública nos ha permitido mostrar públicamente la profesión que nos vincula y los campos de actuación en los que nos desenvolvemos.

Venimos de vivir tiempos difíciles, en que no siempre se ha ponderado la obra bien hecha, ni se ha tomado en consideración el mérito, ni se ha valorado suficientemente el esfuerzo. Tiempos en que no han

sobrado los escrúpulos éticos y en que nuestra democracia, tan útil y tan valiosa, había dado algunos preocupantes signos de comenzar a flaquear en algunos aspectos. Por ello, creo importante destacar que algunos ciudadanos ejemplares que, como Florentino, pueden colgarse sin reservas la vitola de triunfadores y se han puesto al frente de los designios sociales, no han alcanzado éxito por azar ni trampeando sino mediante una combinación de trabajo duro e ideas brillantes. En el desarrollo profesional y personal es muy difícil encontrar atajos y prácticamente en todos los casos quien alcanza la dignidad de ser modelo, paradigma o arquetipo lleva detrás muchos desvelos, muchas horas de insomnio y una dedicación intensa y monotemática a su objetivo vital.

En definitiva, al reconocer los méritos de un ingeniero ejemplar, esta-

mos marcando un camino de futuro a quienes siguen nuestra senda. Y esta ha de ser una de las funciones del Colegio, que, además de prestar servicios materiales a los colegiados, ha de intentar mantener un impulso permanente hacia la excelencia que impregne al colectivo.

Querido Florentino, para mí y para mi junta directiva, y estoy seguro que para la gran mayoría de nuestros compañeros, es una satisfacción que aceptes la distinción de Colegiado de Honor, que te introduce en una categoría selecta de compañeros que sois el estímulo y el modelo de todos nosotros.

JESÚS POSADA PRESIDENTE DEL CONGRESO

Deseo comenzar estas palabras expresando mi más sincera y afectuosa felicitación a Florentino Pérez, que acaba de recibir el máximo galardón que otorga nuestro Colegio,



Público asistente durante el discurso de Juan A. Santamera



Jesús Posada

la distinción de Colegiado de Honor del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Comparto plenamente, además, la alegría de nuestro nuevo Colegiado de Honor por este homenaje que hoy le tributamos sus compañeros, pues nos une una profunda amistad desde hace muchos años y tuve incluso la satisfacción de contarle entre mis alumnos en los estudios de Doctorado, y recuerdo que le otorgué la única Matrícula de Honor, que se dio en años.

El presidente de nuestro Colegio ha glosado ya extensamente la trayectoria profesional de Florentino Pérez, acreditando de este modo que la distinción que se le ha otorgado es, sin lugar a dudas, completamente merecida.

Pero me van a permitir que yo destaque de nuevo dos aspectos de su biografía.

En primer lugar, quisiera resaltar que Florentino Pérez pertenece a la generación que podríamos denominar 'los jóvenes de la Transición'. Aquellos jóvenes que, a finales de los años 70, teníamos la ilusión de hacer de España un país normal, homologable a las democracias de nuestro entorno, y que participase plenamente en el concierto de las naciones civilizadas. Jóvenes que no habíamos vivido la Guerra Civil, pero que habíamos escuchado los relatos de nuestros padres y abuelos y estábamos firmemente decididos a evitar que esa tragedia se repitiese, que hubiese otra vez un enfrentamiento fratricida en nuestro suelo, como había sucedido en tantas ocasiones en nuestra historia contemporánea. Y, por ello, apostábamos con plena convicción por hacer posible un marco de convivencia basado en la concordia entre todos los españoles y en el que hubiese un espacio para todas las opciones sociales y políticas.

Florentino formó parte, como yo, del partido político que en aquellos momentos encarnaba de un modo más genuino esa voluntad de normalidad, de convivencia y de concordia, la Unión de Centro Democrático. Él fue concejal del Ayuntamiento de Madrid entre 1979 y 1981, durante los mismos años en que a mí me correspondió asumir la responsabilidad de ser gobernador civil de Huelva. Posteriormente, durante el Gobierno de Leopoldo Calvo Sotelo coincidimos en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el que yo ocupé la Dirección General de Transportes Terrestres y él la Dirección General de Infraestructuras.

Creo que cuantos vivimos con intensidad aquellos años de la Transición los recordamos como una experiencia irrepetible. Como un momento en el que la voluntad de servicio a España y el trabajo por nuestro futuro común eran las principales preocupaciones de todos y daban sentido a cualquier sacrificio.

Pero pienso que es muy importante que no contemplemos únicamente la etapa de la Transición como un gozoso recuerdo para quienes la vivimos, o como una página brillante entre tantas otras de nuestra historia.

Debemos considerarla, por el contrario, una lección permanente.

La Transición nos enseña que la voluntad de concordia, el espíritu de diálogo y la disposición al acuerdo son el camino más sólido para construir un futuro de prosperidad. Por ello, esos valores de la Transición, ese espíritu que hizo posible aquella profunda transformación de España, y que tratamos de plasmar en la

Constitución española de 1978, ha de continuar siendo el fundamento de nuestra convivencia en el momento presente. Y quienes fuimos testigos privilegiados de aquella etapa, como Florentino y como yo, tenemos la responsabilidad de transmitirlos a las generaciones futuras.

Permítanme que me refiera ahora a la otra dimensión de la trayectoria profesional de Florentino Pérez, que ha ocupado la mayor parte de su vida: su actividad como empresario.

Pienso que puede sintetizarse en unos sencillos datos la extraordinaria aportación de Florentino Pérez a la ingeniería española.

Hoy las empresas de construcción e ingeniería de nuestro país han alcanzado una posición de liderazgo mundial, gestionando el 40 % de las concesiones de grandes infraestructuras, con presencia en un total de 85 países.

A este liderazgo ha contribuido, muy especialmente, Florentino Pérez, como promotor y presidente de ACS, que no en vano es la primera empresa contratista del mundo por volumen de exportación y la primera del mundo en gestión de concesiones de infraestructuras de transporte.

Entre los proyectos que está ejecutando o liderando en estos momentos, se encuentran algunos tan importantes como el metro de Lima, la autopista de Messaied al puerto de Doha en Qatar, la línea de metro ligero de Ottawa o la construcción del mayor complejo turístico, hotelero y de ocio del mundo en Macao. Permítanme que utilice el ejemplo de esta destacada trayectoria em-

presarial, que está contribuyendo decididamente al fortalecimiento de nuestra imagen exterior y a prestigiar la Marca España, para poner de relieve la honda trascendencia social de la labor profesional de los ingenieros de Caminos.

Los ingenieros de Caminos habéis contribuido decisivamente a la modernización de España y al impulso y dinamización de la actividad económica.

A mí me gusta ofrecer un dato, que en mi opinión refleja de forma muy gráfica el extraordinario progreso de España en las cuatro décadas transcurridas desde la transición a la democracia: España ha pasado de tener menos de 1.000 kilómetros de vías de gran capacidad (autopistas y autovías) en 1975, a cerca de 15.000 kilómetros, siendo en la actualidad el país de Europa con mayor longitud de estas conexiones.

Y hemos de recordar que disponer de modernas infraestructuras de comunicación no solo es beneficioso desde el punto de vista económico, sino que también contribuye a acercar a las gentes, facilita mejores oportunidades de desarrollo personal, vertebrata el territorio y fortalece la cohesión social.

En estos últimos años, la apuesta de los ingenieros de Caminos, y de las empresas de ingeniería, por la internacionalización, ha contribuido también decisivamente a la superación de la grave crisis económica que hemos padecido, así como a la proyección de nuestra imagen al exterior y a nuestro prestigio internacional.

Y pienso que en la nueva etapa de recuperación económica que se está abriendo en nuestro país, a los ingenieros de Caminos nos va a seguir correspondiendo un pa-



Juan A. Santamera, Jesús Posada y Florentino Pérez



José Manuel Loureda, Juan A. Santamera, Jesús Posada, Florentino Pérez, Juan-Miguel Villar Mir y José Antonio Torroja

pel esencial. Pues somos quienes, por nuestra preparación y perfil profesional, estamos en mejores condiciones para aportar al tejido empresarial español un ingrediente decisivo para el crecimiento: la capacidad de innovación.

Pienso que el ejemplo de Florentino Pérez ha de servir de estímulo y aliento a las nuevas promociones de ingenieros de Caminos.

Hoy se otorga la distinción de Colegiado de Honor a una persona que, en su actividad política, construyó caminos y tendió puentes ideales para hacer posible la concordia entre los españoles. Y que, como ingeniero y empresario de la ingeniería, ha construido caminos y ha tendido puentes reales para mejorar la comunicación entre los españoles y entre los ciudadanos de otros muchos países del mundo. Ha sido uno de los

principales artífices del despegue del sector español de la ingeniería y de la proyección internacional de nuestras empresas.

Te reitero mi felicitación, y permíteme que felicite también al Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, que desde hoy se enriquece al incluirte en su relación de colegiados de honor. **ROP**