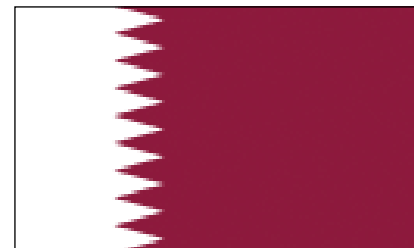


CATAR



Pasarelas peatonales en Catar (FCC)

Catar, construir para el futuro



Paula Muñoz Rodríguez



El auge de los países de Oriente Medio, y más concretamente el de Catar, está obligando a sus gobiernos a desarrollar ambiciosos proyectos de infraestructura. En el caso del país catari, además, hay que tener en cuenta la celebración de un acontecimiento de carácter mundial, el Mundial de Fútbol de 2022, que hará que los ojos de todo el planeta se fijen en este país del tamaño de Murcia

Catar acogerá el próximo año 2022 la Copa Mundial de la FIFA; será la primera vez que se celebra un evento de este tipo en el Medio Oriente. Las altas temperaturas obligarán a modificar las fechas tradicionales de celebración de este evento, que siempre ha tenido lugar en verano. Por el momento, se están barajando los meses de noviembre y diciembre de ese año.

Quedan algo más de siete años para que se celebre este acontecimiento y el país tiene que preparar sus infraestructuras para un evento deportivo de carácter mundial. Como se recoge en un informe de la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Dubai, “el gobierno deberá garantizar que todos los proyectos se completen a tiempo para acoger este evento”.

En estos últimos años, tanto Catar como otros países de la zona están viviendo una transición desde la construcción residencial y comercial a grandes proyectos de infraestructura social y se ha abierto la financiación y realización de grandes proyectos. Además, cada vez están tomando más protagonismo los grandes proyectos de transporte y se está tendiendo a la construcción ecológica y sostenible.

En este escenario están desarrollando su actividad empresas constructoras españolas, que han encontrado en Catar, algunas hace ocho años, la alternativa a la situación de crisis que ha estado viviendo nuestro país en el sector de la construcción. Para su implantación en el país catari, lo habitual es que estas compañías se establezcan como sucursales de empresas extranjeras o a través de una LLC (sociedad de responsabilidad limitada) para lo cual hay que contar con un socio local que tendrá el 51 % del capital.

Catar

Doha

Forma de gobierno

Emirato absolutista

Emir

Sheikh Tamim bin Hamad Al Thani

Moneda

Riyal catari

Superficie

11.586 km²

Población

2.045.239 habitantes

Idioma

Árabe

PIB

173.847 millones dólares

Ecisa, de la Comunidad Valenciana a Catar

Ecisa es la empresa constructora española que lleva más años trabajando en Catar y la que ha ejecutado, hasta el momento, más obras. En 2007, ante el inmediato estallido de la burbuja inmobiliaria, los directivos de esta compañía alicantina decidieron buscar nuevos mercados. Tras un estudio exhaustivo, como señala Enrique Peláez, director general de Internacional de Ecisa y presidente de Harinsa Catar (HQ), “sacamos la conclusión de que éramos fuertes en tres áreas: edificación de torres

en altura, agua y sector ferroviario. En esas tres áreas teníamos un *know-how* exportable. Con esta situación nos centramos en Oriente Medio y, concretamente, en Catar, que era el país que tenía más potencial”. Desde entonces, gracias a su buen hacer, han acometido proyectos, con un volumen total de 700 millones de euros, una cifra más que importante para una compañía de su tamaño. Recientemente, en noviembre de 2014, vieron reconocido su trabajo con la entrada de la empresa Al-Alfia, propiedad de la familia real catari, en la compañía.



Proyecto The Pearl Qatar (Ecisa)



Infografías de los hoteles JW Marriot (izda.) y Waldorf Astoria (dcha.) (Ecisa)

Enrique Peláez basa la reputación de HQ “en el cumplimiento y una diferencia en el modo de hacer las cosas. Nuestra competencia, al tratarse de proyectos medianos, está en empresas del mundo árabe. Nosotros aspiramos a ser los mejores en nuestra liga. En ese sentido, el saber hacer, el *know how* y la calidad que aportan las empresas europeas, en este caso españolas, son mucho más amplios. Nos hemos adaptado muy bien a las necesidades y a lo que pide este mercado, lo que nos ha dado un respuesta muy importante en cuanto a reputación”.

De ahí el interés de la familia real por Ecisa. Derivado de todo ello, esta empresa llamó la atención de la familia real de Catar que empezó a comienzos de 2013. “Para entrar a trabajar en Catar, en proyectos de la tipología que hemos comentado es necesario estar con una empresa local, con un catari. Estuvimos durante mucho tiempo aliados, como socios, con Khaled Al Marzouqui, persona de confianza del jeque que finalmente ha entrado en la compañía, propietario de Al-Alfia. Tenemos el honor de que esta compañía se ha convertido en nuestro socio de referencia, lo cual supone mucho para nosotros. Ha sido una transición tremendamente equilibrada y limpia, propuesta por él. Nos lo propusieron tras 18 meses viendo la empresa y estudiándola. Al final ha supuesto que Al-Alfia tenga el 51 % de la compañía en Catar, poniendo dinero en la empresa. También hicimos una ampliación de capital en la matriz, Ecisa, Compañía General de Construcciones, en la que también están con un 25 %. De cara al desarrollo futuro esto es absolutamente maravilloso. Además, el hecho de que el presidente de la compañía sea yo, teniendo ellos el 51 %, te da

la clave de la confianza que tienen en nosotros y la enorme responsabilidad que ello supone para nosotros”, señala el presidente de HQ.

Cuando aterrizaron en Catar de la mano de un aliado español, comenzaron con tres obras para la oficina privada del emir: una academia militar de 35.000 metros cuadrados –la primera academia militar que se hizo en Catar–, una zona deportiva y de entrenamiento dentro de la misma academia y un edificio de 30 viviendas de lujo.

En 2011 se firmó el contrato de su primera torre: un hotel de cinco estrellas y 45 plantas; más tarde dos centros de datos para Qatar Foundation, el MV3 y el MV2. Después, en 2012, se firmó la construcción del Waldorf Astoria de 45 plantas. “Este proyecto está todavía en construcción, ha ido más despacio porque era un modelo de contra-

to diferente”, apunta Enrique Peláez. También se les adjudicó un proyecto multifuncional, un campamento de trabajadores e instalaciones para la flota de coches de una empresa. En 2013, “nos quedamos las torres de La Perla y en junio de 2014 nos quedamos con el JWMarriot, un hotel de 53 plantas en el que nos han contratado también los equipamientos”, concluye.

Actualmente, esta empresa alicantina tiene en Catar su principal mercado, pero ya están dando pasos para implantarse en Emiratos de una manera prudente.

Uno de los ingenieros de Caminos españoles que está trabajando para esta compañía en Catar es Alejandro Gallego. Él es el máximo responsable de la ejecución de cuatro torres residenciales de lujo de 70.000 metros cuadrados, 27 plantas y 300 vivien-



Centro de datos de Qatar Foundation MV2 (Ecisa)

das cada una en The Pearl Qatar, la zona de desarrollo inmobiliario más ambicioso y emblemático del país. Según sus palabras, “es un conjunto de islas artificiales de cuatro millones de metros cuadrados con 32 nuevos kilómetros de costa, dos millones de metros cuadrados dedicados a uso comercial y con un total de unas 19.000 viviendas con los más altos estándares a nivel de prestaciones y calidad. En el proyecto tenemos actualmente 3.000 trabajadores y 120 personas de equipo técnico y gestión, entre los cuales hay tres ingenieros de Caminos españoles más trabajando. En otros proyectos de la empresa en Catar hay otros dos ingenieros de Caminos españoles.”

Sacyr, presente en las carreteras cataríes

Sacyr se encuentra en Catar desarrollando la construcción de un lote

de carreteras e infraestructuras en el municipio de Al Rayyan (zona norte de Bani Hajar) por un importe de 70 millones de euros. El Ministerio de Obras Públicas de Catar (Ashghal) adjudicó al consorcio formado por Sacyr Construcción y la empresa local Combined Group Company la construcción de las fases 1 y 2 del grupo 2, que salió con carácter prioritario.

La obra consiste en la ejecución de diversos viales de carreteras y calles, con una longitud total de 22,7 kilómetros, incluyendo secciones que van de un ancho de 16 a 40 metros, con una rotonda y dos cruces con semáforos, así como las infraestructuras necesarias, drenaje y servicios para la zona (152 hectáreas). La duración de las obras es de 15 meses.

También está presente en las obras de urbanización y la construcción de

las carreteras e infraestructuras de la zona norte y este de Al Khesa (paquete 1), en el municipio de Al Dayeen, a 10 kilómetros al norte de Doha, por importe de 65 millones de euros. Ashghal adjudicó al consorcio formado por Sacyr Construcción y la empresa local Combined Group Company las obras de urbanización de 153 hectáreas, ejecución de diversos viales de carreteras y calles con una longitud total de 20 kilómetros, infraestructuras, drenaje, saneamiento y servicios del paquete 1 en Al Khesa.

En este último proyecto se encuentra trabajando David Justo, quien señala que estas obras “incluyen la urbanización y redes de canalización de aguas (tormentas, aguas fecales y aguas tratadas), así como excavación y relleno de zanjas (aguas fecales, agua de tormenta, aguas tratadas), colocación de tuberías, construcción de huecos de hombre para futuras inspecciones, conexiones de la red fecal con viviendas de residentes, microtúnel perimetral, tanques de atenuación, tanque de tormentas, bordillos, *parkings* y asfaltado de carreteras, instalación del alumbrado de calles. En este proyecto trabajamos tres ingenieros de Caminos y en total en Catar ahora somos siete ingenieros de Sacyr”.

Entre sus funciones destacan “la organización y planificación de equipos (topógrafos, calidad, compras, encargados, equipos de trabajo...), la relación y negociación con el cliente; la gestión del alcance, tiempo, costes, calidad y adquisiciones”.

OHL, en el metro de Doha

El Grupo OHL participa en la construcción del metro de Doha, la capital catarí, desde 2013, cuando resultó adjudicatario, a través del consorcio



Qez Qatar (Sacyr)

del que forma parte, del contrato del proyecto “Major Stations” de Qatar Railway Company, con un presupuesto del orden de 1.100 millones de euros. OHL, en alianza con Samsung C&T y la local Qatar Building Company, ejecuta un contrato que consiste en el diseño y construcción de las que serán las dos estaciones más emblemáticas de la red de metro de Doha: Msheireb y Education City, que constituirán dos modernos y enormes intercambiadores entre varias líneas de metro y otros modos de transporte.

La estación de Msheireb estará situada en el corazón de la ciudad, en el denominado “Msheireb Downtown Doha”, el centro histórico que actualmente está acometiendo un ambicioso proceso de regeneración.

En estos trabajos participan seis ingenieros de Caminos españoles. Uno



Estación Education City del Metro de Doha (OHL)



Estación Msheireb del Metro de Doha (OHL)



Metro de Doha (FCC)

de ellos es Jerónimo Linde Raspaud, director territorial de OHL en Catar y Deputy Project Manager de la obra del proyecto Major Stations.

FCC, en la construcción del metro y el desarrollo de Lusail

También el metro de Doha está trabajando FCC en la construcción del tramo elevado de la línea roja, por un importe de 506 millones de euros. El consorcio liderado por FCC está integrado también los turcos de Yüksel y los griegos de Archirodon y la empresa local Petroserv limited.

Qatar Railways Company ha adjudicado a este consorcio la construcción del metro elevado de la línea roja RLS de la capital catari como continuación de la línea roja RLS Underground, al este de la ciudad y paralela a la costa. Se

trata de un tramo de 6,97 kilómetros de línea de metro que discurre en su mayor parte elevado sobre la mediana de Al Wakra Main Road, con 220 metros en superficie. Se construirán tres estaciones elevadas (Barwa Village, Al Wakra y Qatar Economic Zone) y se soterrará la autovía bajo la estación de Al Wakra.

La Qatar Economic Zone es una estación elevada tras el cruce con el F-Ring, para una futura conexión con el Proyecto Doha Expressway con una longitud aproximada de 180 metros lineales que tendrá un acceso peatonal desde Al Wakra Main Road.

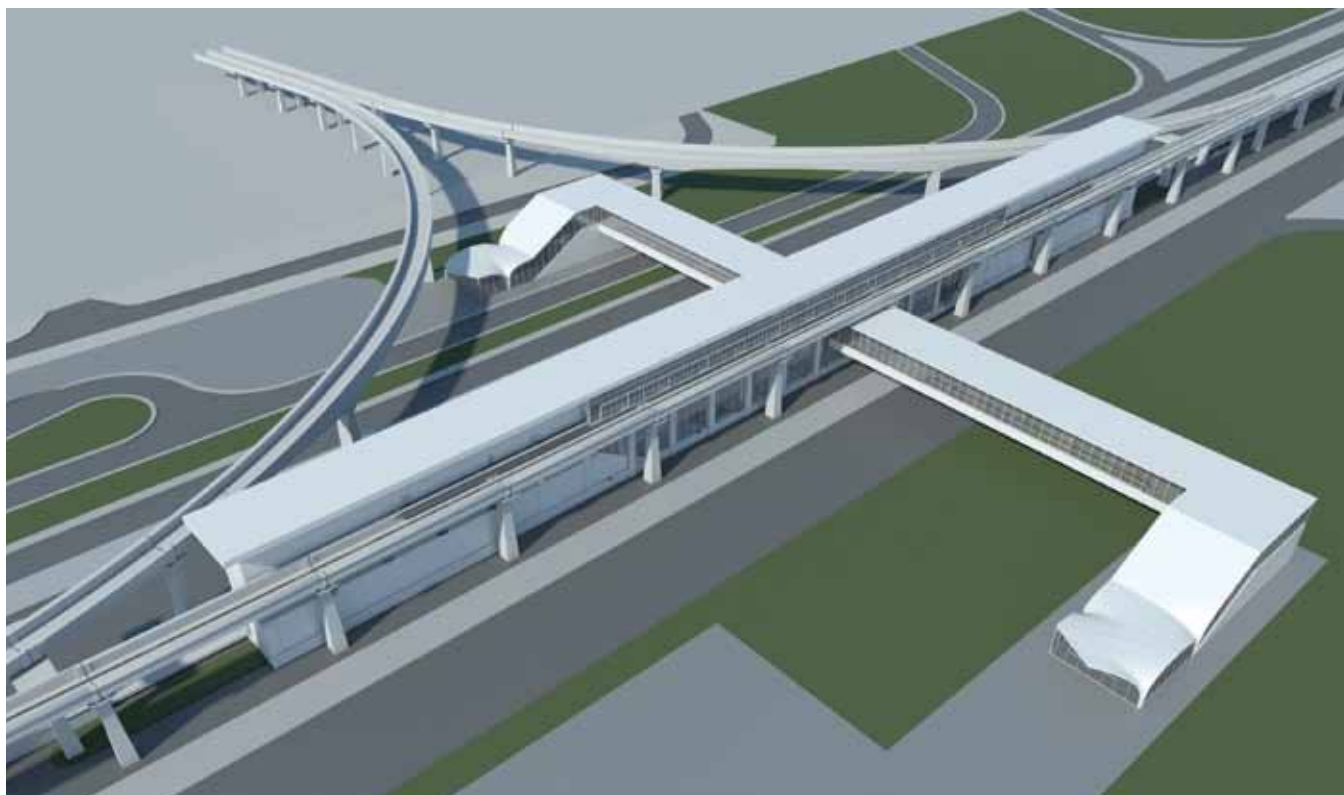
Barwa Village Station se encuentra en la intersección con el ramal que accede al Depot. Tiene dos niveles de plataformas laterales (uno elevado y

otro a nivel de suelo) con túneles peatonales hacia ambos lados de la calle. La longitud aproximada de la estación será de 230 metros. Al Wakra North Station es una estación elevada de 120 metros de plataforma. Tendrá dos entradas laterales a ambos lados de Al Wakra Road. La estación está situada sobre el soterramiento de la Autopista del mismo nombre.

Por otro lado, también están acometiendo la realización de dos pasarelas gemelas, con idéntica tipología de tablero postesado atirantado de 120 metros de longitud total y tres vanos de 30-60-30 metros. La planta se conforma con dos tableros independientes que originan un diseño singular de dos recorridos peatonales que se cruzan en cinco puntos (sobre 4 pilas y en el punto medio de la estructura),



Metro de Doha (FCC)



Metro de Doha (FCC)

formando un dibujo a modo de “lazos”. El paquete de construcción 03-A-3 (CP03-A-3) forma parte del conjunto de Proyectos de desarrollo de Lusail, uno de los más importantes de Qatar. Se ubica a 22 kilómetros al norte de Doha y contará con edificios de viviendas para 195.000 residentes, centros comerciales, hoteles, servicios comunitarios y zonas de recreo. La superficie terrestre total del desarrollo es de 2.000 hectáreas siendo la marina de 1.500 hectáreas.

Las obras se sitúan en la zona central del complejo e incluyen la construcción de dos puentes peatonales singulares (Pedestrian Bridges 4A y 6A), conectando tres de las cuatro islas artificiales proyectadas en la totalidad del desarrollo (islas Qetaifan South 1, 2 y 3).

En este proyecto está trabajando Víctor Gómez, junto con otros cuatro ingenieros de Caminos. Yago Mijangos también trabaja para FCC en el país catari, en este caso, como director de zona. En total, hay doce ingenieros de Caminos de FCC en Catar.

ACS, trabajos en la New Orbital

ACS se encuentra presente en varios proyectos de construcción en Catar. Unos de ellos es el desarrollo de la autopista New Orbital. Para José Antonio López-Monís, CEO y *managing director* de HLG, “Catar es un mercado muy importante. Durante el tiempo que llevamos aquí, hemos estado inmersos en numerosos proyectos perfectamente alineados con nuestra experiencia”. En su opinión, “esta autopista es la mayor oportunidad para HLG y

para nuestro socio Al Jaber. Estamos encantados de haber sido seleccionados por Ashghal para trabajar con ellos y desarrollar este importante elemento para la infraestructura nacional de Catar”.

Este contrato conecta el área industrial de Mesaieed y el proyecto del nuevo puerto con Salwa Road e incluye un total de 56 kilómetros de carretera y cinco importantes conexiones que dará servicio a esperado incremento de tráfico en esa área.

La vida de los ingenieros de Caminos españoles en Catar

La próxima celebración del Mundial de Fútbol en Catar ha obligado a este país a dar un impulso a sus infraestructuras. Catar se ha convertido en

un destino nada desdeñable para los ingenieros de Caminos españoles que han visto incluso cómo Ashghal ha requerido en alguna ocasión al Colegio de Ingenieros de Caminos profesionales de perfiles determinados para incorporarlos a las obras que están acometiendo en su país.

Como afirma Alejandro Gallego, de Ecisa, “Catar es, actualmente, uno de los referentes mundiales a nivel de inversión y actividad de la construcción y debido a esto hay mucha demanda de profesionales del sector, pero por esta razón también hay mucha competencia con ingenieros venidos de todas partes del mundo. La gran mayoría de las empresas internacionales suelen incorporar personal de sus países de origen en puestos de responsabilidad y las empresas locales suelen incorporar personal de la zona del Golfo y Asia siendo las condiciones que ofrecen a menudo no atractivas para profesiona-

les europeos. Además, pesa mucho a la hora de contratar personal la experiencia previa en el país”.

Alejandro sigue comentando que “es cierto que hay mucho movimiento en el mercado y si se hace una búsqueda exhaustiva y bien dirigida, suele encontrarse un puesto de trabajo acorde a la capacitación del candidato, aunque el tiempo para conseguirlo pueda alargarse y debe tenerse cierta flexibilidad en las expectativas salariales. Existen además limitaciones a tener en cuenta a la hora de venir a buscar trabajo sin contrato, como las relacionadas con la visa sin disponer de contrato laboral (máxima estancia de 2 meses con visado de turista) y el elevado coste de vida en el país, especialmente el alojamiento y los medios de transporte, ya que no existen alternativas efectivas de transporte público por lo que es necesario alquiler de vehículo o servicios de taxi”.

Para ejercer en este país, es necesario el reconocimiento del título, que en Catar es inmediato. Como señala Víctor Gómez, “un ingeniero de Caminos español debe tener un nivel mínimo de inglés B1 alto o B2 y preferiblemente una experiencia mínima de dos años en el sector de la construcción. Cuanta más experiencia y mejor curriculum más fácil conseguir un puesto de trabajo por lo general. Las exigencias del cliente para puestos de responsabilidad suelen ser de mínimo 10 años de experiencia”.

Para Alejandro Gallego, además, “es necesario tener una gran capacidad de adaptación y flexibilidad en el desarrollo de su trabajo además de un buen nivel de inglés y una base técnica sólida. También debe ser capaz de integrarse en el funcionamiento de equipos multiculturales y sería muy recomendable que tuviera conocimiento sobre Project Management (PMP)



Skyline de Doha

y contratos internacionales FIDIC. A esto habría que añadir que le gusten los retos y tener la fortaleza mental suficiente para sobreponerse a las dificultades diarias que se encuentre en el desarrollo de la profesión y en las limitaciones propias de la vida en este país”.

Todos los ingenieros de Caminos entrevistados coinciden en señalar su predilección por españoles en puestos de responsabilidad. Para Jerónimo Linde, de OHL, “definitivamente, con la misma experiencia, es preferible tener en puestos clave a ingenieros de Caminos españoles, por su manera de entender el negocio de la construcción, capacidad de trabajo y capacidad de afrontar los apretados objetivos y problemas diarios de todo proyecto de envergadura”.

Yago Mijangos señala que “los ingenieros españoles están bien preparados técnicamente y su compromiso y capacidad de trabajo es buena. El problema en un mercado como este es puramente de coste: compites contra ingenieros de los cinco continentes y muchos de ellos son de países con poder adquisitivo mucho menor y cuyos rangos salariales son muy inferiores. Aunque su preparación es menor, se mueven en un rango salarial muy inferior y con unos costes complementarios mínimos. Sin duda este país en la actualidad es un ejemplo de la globalización del sector a nivel mundial”.

Alejandro Gallego añade que “tenemos una buena formación técnica lo que permite un desarrollo más efectivo de nuestro trabajo y, lo que es aún más importante, una mejor capacidad de análisis y resolución de los problemas que en el día a día se presentan en los proyectos, pero es

necesario un proceso de adaptación a la metodología de trabajo local que lleva su tiempo”.

En cuanto a las diferencias entre los ingenieros locales y los españoles, también coinciden en afirmar que no hay demasiados: “los que trabajan normalmente ocupan los más altos cargos de los organismos públicos y han estudiado en el extranjero por lo que no es fácil comparar ya que no hacen un trabajo similar al que nosotros desarrollamos”, señala Alejandro. “Los ingenieros civiles locales suelen

proceder de países árabes de la zona y tienen una forma distinta de afrontar las tareas de la obra, propia de la idiosincrasia local”, apunta Jerónimo.

En el trabajo diario, la relación con profesionales de otras nacionalidades “enriquece el trabajo final y la experiencia laboral en este país”, como afirma David Justo, de Sacyr. Además, en el día a día se observan bastantes diferencias con el sistema de trabajo español. Como señala Víctor Gómez, de FCC, “Catar aplica el sistema anglosajón a la hora de trabajar. La can-



Torres Porto Arabia (Ecisa)



Construcción de instalaciones para trabajadores (Ecisa)

tividad de documentación que se maneja es muy superior a la que estamos acostumbrados en España, mucha burocracia, cada uno es responsable de su área de trabajo que está muy limitada; eso conlleva que haya más personal en las obras. Las aprobaciones tanto por parte del cliente como de la DF se pueden extender mucho en el tiempo. La mano de obra es muy poco cualificada y trabaja en condiciones difíciles sobre todo por el clima”.

El salario medio de un ingeniero en obra está entre 3.000 y 4.000 euros al mes, más el complemento de vivienda, transporte, seguro médico y vuelos para vacaciones. “A nivel general, sí que estamos mejor pagados que en España”, afirma Alejandro Gallego.

Jerónimo Linde, de OHL, señala que “en estos últimos años la brecha se ha ido acortando, debido a que el coste de la vida se ha disparado (Catar es actualmente el país más caro del Golfo) y a las variaciones del tipo de cambio euro/riyal”.

Sin embargo, cuando son preguntados por las condiciones laborales afirman que no son mejores que en España.

Para Víctor Gómez, “las condiciones laborales son peores que en España. Se suele trabajar seis días a la semana, solo hay ocho días festivos al año y el ritmo de trabajo es más intenso que en España”.

En palabras de Alejandro Gallego, “hay ciertos inconvenientes que se sufren si no se está trabajando en una empresa como expatriado. Si no se tiene esa condición, cesa la cobertura de la seguridad social y no se cotiza, por lo que no hay derecho a prestaciones y debe hacerse todo desde el ámbito privado. Además, la política del país en términos de esponsorización hacen que el empleado dependa directamente de la empresa que lo contrata, hasta el punto en el que la salida del país debe ser previamente aprobada por la empresa, al igual que la posibilidad de trabajar en otra empresa en Catar depende de la emisión de una “Carta de no objeción” por parte de la dirección. Esto no suele ser aplicado por las empresas españolas pero si lo puede ser en empresas locales que suelen ser menos flexibles en este ámbito.”

Por lo general, las jornadas de trabajo de estos profesionales comienzan a

las 7 y media de la mañana y se alargan hasta las 17:30 horas, con una hora para comer, “que varía según las necesidades del día a día”, reconoce Alejandro. Pero también suele variar la hora de finalización, ya que normalmente llega hasta las 19:30 o 20 horas.

En cuanto a la adaptación al país, Víctor Gómez señala que no tuvo ningún problema en su adaptación, “todo el mundo habla inglés, el país está desarrollado, buenas carreteras, buena sanidad y los pisos donde viven los expatriados están muy bien por norma general”. Alejandro, casado y con un hijo en camino, afirma que “es difícil en las primeras semanas/meses, especialmente para la familia. En mi caso, no tuve ningún problema en particular, ya que la empresa nos hizo las cosas fáciles, pero se trata de un país con costumbres y particularidades muy diferentes al nuestro que a veces supone limitaciones por motivos culturales, de clima y de religión y lleva un tiempo el conseguir estar al 100 % adaptado”.

Para Jerónimo, “lo más complicado a la hora de establecerse con familia son los colegios y los visados para la



Hotel Meliá Doha (Ecisa)

familia. La demanda de colegios es enorme y encontrar plaza es complicado; requiere paciencia y suerte. Además para la tramitación del visado familiar es condición necesaria seis meses de nómina”. En este sentido, como afirma Alejandro, “las empresas juegan un papel muy importante a la hora de facilitar el proceso de establecerse. La búsqueda de vivienda y de colegios es lo más complicado si tienes que ajustarte a un presupuesto limitado debido a los altos precios de ambas cosas. En la búsqueda de vivienda es muy importante la buena elección de la localización dado que no existe transporte público y además el tráfico de la ciudad es bastante caótico y los atascos en hora punta demasiado frecuentes, por lo que dependiendo de dónde se establezca la vivienda con respecto al lugar de trabajo se puede ganar o perder mucho tiempo al día en los trayectos. El tema de los colegios es un problema porque Catar crece exponencialmente en población debido a la inmigración y a la alta tasa de natalidad local, por lo que las plazas escolares disponibles son insuficientes (especialmente en los colegios internacionales que son los demandados por los expatriados), y los requisitos para obtener plaza son cada vez más exigentes”.

Para Yago, de FCC, “casa se acaba encontrando seguro. El problema es que encaje en el presupuesto que uno disponga, y que esté no demasiado lejana del centro laboral (el tráfico es intenso). Los colegios son más complicados de conseguir: no es fácil encontrar plazas libres, y hay que hacer un trámite administrativo de convalidación de las notas. Además, en las edades medias/altas tienen que tener un nivel medio de inglés o en caso contrario puede tener que repetir curso”.

Y todo ello en un país en el que el clima juega un papel fundamental. En palabras de Alejandro Gallego, “el clima extremo restringe o casi impide las actividades al aire libre desde mayo hasta octubre”. Para Yago, “Lo más duro de Catar son los cinco meses de calor muy intenso entre mayo y septiembre. Lo habitual es que uno tenga más calidad de vida en España que aquí”.

Entre los principales problemas que encuentran estos profesionales a su condición de expatriados destaca, como afirma Jerónimo Linde, “el desarraigo familiar, social y conseguir una buena educación y ambiente para los hijos”. En este sentido, Alejandro añade que “las condiciones del trabajo dejan poco tiempo libre lo que hace complicado la conciliación familiar que es totalmente necesaria para la estabilidad y una permanencia prolongada”. Respecto a la cuestión laboral, Víctor Gómez se refiere a “la falta de conocimiento del sistema de trabajo en Catar y posiblemente para muchos el idioma”. Por su parte, Yago hace referencia además “al conocimiento del entorno de Project Management British con sus procedimientos y protocolos”.

Pero también son capaces de identificar perfectamente lo que les está aportando esta experiencia. Alejandro destaca “a nivel laboral, la experiencia de trabajar con equipos multiculturales que es muy enriquecedor; el crecimiento profesional de desarrollar tu profesión en grandes proyectos con las dificultades propias de un país diferente en un idioma extranjero; el aprendizaje que supone el moverte en un ambiente laboral internacional, etc. A nivel personal, la oportunidad de ampliar tu círculo de amistades con personas de diferen-

tes nacionalidades; el conocimiento y comprensión de culturas diferentes y prácticamente desconocidas en nuestro país; la oportunidad de distinguir de lo realmente importante y el cambio que supone en la forma de ver el mundo”.

Para Jerónimo Linde, “las principales ventajas de trabajar fuera de España son la experiencia profesional internacional y la oportunidad de participar en grandes proyectos en puestos de responsabilidad”. En palabras de Víctor, “las ventajas son el conocimiento de otros países tanto culturalmente, socialmente como profesionalmente, el aprendizaje de nuevos métodos de trabajo, idiomas y personas de diferentes nacionalidades y la ejecución de proyectos grandes y emblemáticos”. Para David Justo, la ventaja más relevante, “es, sin duda, la experiencia de trabajar

en un entorno distinto que me resulta muy enriquecedor”.

Yago considera que “todo lo que sea salir del entorno de confort de tu ciudad/país y conocer otras culturas/ambientes es muy positivo. Te ayuda a abrir la mente y ver que lo tuyo no siempre es lo mejor. En esta zona del mundo se está dando una auténtica globalización del sector, pues compiten en un mismo mercado empresas de múltiples países con unos recursos y criterios muy diferentes”.

Por el momento, el futuro de todos ellos se encuentra en Catar, donde tienen que finalizar los proyectos para los que han sido destinados. Cuando acaben unos ven más próximo su regreso a España, como Víctor Gómez, que ya lleva tres años y medio en el país catari, que otros, como Jerónimo al que todavía le quedan “unos 3 años



Centro de datos de Qatar Foundation MV2 (Ecisa)

más hasta la fecha de finalización de la obra, prevista para mediados de 2018. En esta profesión uno sabe dónde está pero difícilmente sabe dónde puede acabar mañana; evidentemente, me gustaría volver a España, pero no creo que sea todavía el momento". El objetivo de David es "concluir con éxito el proyecto actual en el que llevo tres años trabajando y cuando lo termine me plantearé si vuelvo a España". Yago afirma que "según está nuestro sector en España no me planteo volver allí en corto-medio plazo. Lo normal es que mi próximo destino sea otro país en el extranjero también". Por su parte, Alejandro señala que "no tengo idea de cuánto tiempo me quedará por aquí, ya que el trabajo no parece que vaya a faltar, por lo que supongo que aun serán unos añitos, pero no me gusta ponerme límites. Tengo ganas de volver a España, echo de menos muchas cosas y me gustaría poder disfrutar de ellas en el futuro, pero no tengo prisa, de momento, ya que la experiencia en Catar está siendo positiva". **ROP**



Víctor Gómez
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Construction manager en las pasarelas peatonales de Lusail (FCC)



Jerónimo Linde
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Director territorial de OHL en Catar y *deputy project manager* de Major Stations



Alejandro Gallego
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Project manager/director de las torres residenciales de The Pearl Qatar (Ecisa)



Yago Mijangos
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Director de zona de FCC



David Justo
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Sacyr