
INFORME

DE

ASESORIA JURIDICA

Sobre el ámbito competencial vigente de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

El marco legal vigente lo constituye el Reglamento Orgánico del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, aprobado por Decreto de 23 de noviembre de 1956, cuyo artículo 1^a preceptúa:

“Corresponde a los Ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas y de las competentes autoridades respectivas del orden administrativo, el estudio, dirección, inspección, vigilancia y construcción de las obras, en su caso, así como de las concesiones administrativas:

1º.- De los caminos públicos ordinarios que se costeen con fondos generales y provinciales.

2º.- De los ferrocarriles, también públicos, cualesquiera que sean los medios de locomoción.

3º.- De los puertos y muelles mercantes y de los faros, boyas y demás construcciones de interés general marítimo.

4º.- De los canales de navegación y riego, de las obras necesarias para la navegación y flotación de los ríos, de las que exija el mejor régimen y aprovechamiento de todas las aguas públicas cuya administración se halla a cargo del Estado y de las de desagüe y saneamiento de lagunas y terrenos pantanosos.

5º.- De cuanto se relaciona con la instalaciones y servicios eléctricos de general uso y aprovechamiento en toda aquella parte que corresponda y pueda corresponder al Ministerio de Obras Públicas.

6º.- De cuanto en relación con las líneas de transporte realizados por trolebuses se señala como de competencia del Ministerio de Obras Públicas en la Ley de 5 de octubre de 1940.

7º.- De todas las demás obras y servicios públicos de carácter análogo al de las citadas en los apartados anteriores que aprueben o autoricen el Gobierno y los Jefes o Corporaciones administrativas a quienes compete hacerlo para satisfacer objetos de necesidad o de conveniencia común.

Corresponderá igualmente al mismo Cuerpo todo lo concerniente al régimen general, inspección, policía, explotación en su caso, y conservación de las expresadas obras y servicios, sin menoscabo de las atribuciones que para el debido cumplimiento de las Leyes y Reglamentos relativos a ellas competen a las autoridades superiores y locales respectivas”.

Lo anacrónico de dicha normativa, empezando por su referencia a “Ingenieros al servicio de la Administración”, que hoy debe entenderse ampliada y extendida al colectivo de Ingenieros de Caminos, incluidos los profesionales libres, así como el transcurso de medio siglo, con las innovaciones que conlleva y con la catarata, tanto de nuevas disposiciones legislativas –que nos afectan directa o indirectamente-, como de pronunciamientos jurisprudenciales sobre las más diversas cuestiones, convierte en indispensable un sucinto repaso a nuestro ámbito competencial.

Obviamente, dejamos al margen aquellas parcelas competenciales que no han sido cuestionadas y que constituyen ámbito específico y privativo de los Ingenieros de Caminos:

- Presas.
- Obras portuarias.
- Acueductos.
- Encauzamientos.
- Defensa y regeneración de costas y playas.
- Trazado de vías ferroviarias y de suburbano.
- Etc.

1) Edificación.-

El marco legal lo constituye la Ley 38/1999 de 5 de noviembre, sobre Ordenación de la Edificación, norma que más allá de lo que hubiera debido de ser su contenido propio, se ha decantado muy específicamente en fijar la frontera competencial entre la profesión de Arquitecto y las restantes titulaciones.

Así, el art. 2 dibuja tres grupos de edificaciones en función de su uso principal, definiendo, en su art. 10, la titulación académica y profesional habilitante para la intervención (redacción de proyecto y dirección de obra) en cada uno de dichos grupos.

En los edificios destinados a los usos contemplados en el art. 2.1.a. (administrativo, sanitario, religioso, residencial en todas sus formas, docente y cultural), su proyección queda atribuida en exclusiva a los titulados Arquitectos, pudiendo los Ingenieros de Caminos intervenir a través de Proyectos Parciales, Complementarios o

Especializados susceptibles de incorporar al proyecto global del edificio y bajo la coordinación del autor de este último.

Así y haciendo hincapié en la trascendencia que debe darse al inciso final del apartado 1 del artículo 10 –en cuanto que precisa que en los supuestos de Proyectos Parciales o documentos técnicos redactados conforme al apartado 2 del art. 4º de la Ley, cada proyectista asumirá la titularidad de su proyecto-, creemos que existe un soporte legal suficientemente sólido para sostener, partiendo de la indudable especialización de los Ingenieros de Caminos en materia de Estructuras y Cimientos, su competencia para redactar proyectos parciales de dichas materias específicas, en coordinación con el Arquitecto redactor del proyecto global del edificio:

- a) En las obras de edificación de nueva construcción en cualquiera de los usos principales a que esté destinado el edificio y que el legislador ha reservado para la competencia exclusiva de los Arquitectos.
- b) En las obras de ampliación, modificación, reforma o rehabilitación que alteren la configuración arquitectónica de los edificios, cualquiera que sea su uso y destino.
- c) En las obras, tanto sean de intervención total, como parcial, en edificaciones catalogadas o que dispongan de algún tipo de protección de carácter ambiental o histórico-artístico, reguladas a través de norma legal o documento urbanístico.

Por el contrario, el ámbito de actuación de los Ingenieros de Caminos para la construcción de edificio cuyo uso se pueda considerar incluido en la relación o enumeración que efectúan los apartados b) y c) del art. 2.1., alcanza su máxima amplitud proyectiva, pudiéndose citar a título de ejemplo y sin el menor afán exhaustivo los siguientes:

- Estaciones de Autobuses, Ferrocarriles e Intercambiadores de Transporte, Hangares.
- Depósitos y Cocheras.
- Aparcamientos subterráneos y en superficie.
- Estaciones de Servicio.
- Estaciones Marítimas y edificaciones portuarias.
- Edificaciones de aprovechamientos hidráulicos y energéticos.
- Naves y Almacenes.
- Estadios, Polideportivos y demás Instalaciones Deportivas.
- Edificación Comercial y Recreativa.

□ Edificación Funeraria.

Sin embargo, dos de estos ejemplos enunciados precisan alguna reflexión complementaria:

A) Polideportivos:

Constituye, hasta ahora, doctrina pacífica el reconocimiento de competencia por los Ingenieros de Caminos para proyectar Polideportivos cubiertos (sts. 24/07/90; 11/10/94 -RJ 510-; 19/01/96 -RJ 82-; 11/02/97 y 18/04/97).

Especialmente destacable es la sentencia de 17 de junio de 1998 publicada en la Revista el Derecho con el número de referencia 19.512 y en la que se aborda con una amplitud y extensión inusual el problema de referencia.

De forma verdaderamente minuciosa, se efectúa un análisis pormenorizado de las razones que avalan las competencias de los ICCP para la redacción de los proyectos de construcción del Polideportivo cubierto -que en el caso de Autos se extendía además del Polideportivo, a Piscina, Canchas Deportivas y Canchas de Petanca, edificaciones necesarias para el almacenamiento permanente y alquiler de bicicletas, vestuarios comunes para todas las actividades deportivas, aseos públicos, oficina de gestión del Parque, instalaciones para el mantenimiento, quioscos, etc.-, concluyendo de forma afirmativa, no sólo en función de las enseñanzas impartidas en los Cursos de las Escuelas Técnicas de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, sino en virtud de una amplísima doctrina jurisprudencial que el propio Tribunal califica de plenamente consolidada.

No debe, sin embargo, desdeñarse el peligro que comporta la nueva Ley de Edificación, ni la pretensión a su hilo de considerar el deporte como una manifestación cultural, susceptible de integrarse, por tanto, en el marco que el art. 2.1.a. de la referida Ley de Ordenación de la Edificación, dibuja como parcela de competencia exclusiva en beneficio de la Arquitectura.

Todavía no hay Jurisprudencia sobre el particular, si bien debe verificarse una llamada de atención a los órganos centrales del Colegio de Ingenieros de Caminos en cuanto al celo que debe observarse en la defensa de dicha parcela competencial.

B) Estaciones de Servicio.-

Durante décadas se consideró a las Estaciones de Servicio competencia preferencial de los Ingenieros de Caminos, habida cuenta de su normal ubicación en las zonas de afección o servicio previstas en la legislación especial.

Y, en este sentido, la Orden Ministerial de 16 de septiembre de 1997, confirió a los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y a los Ingenieros Técnicos de Obras Públicas la competencia para suscribir los proyectos de accesos, vías de servicio e instalación de servicios de las carreteras. Sin embargo, tal restricción fue declarada contraria a Derecho por el Tribunal Supremo en sentencia de 4 de mayo de 2004, argumentando que tal limitación restringe el ámbito aplicativo de una norma superior, cual es el Reglamento de Carreteras, cuyo art. 70.3. hace referencia a la presentación de proyectos "suscrito por técnico competente" entre los documentos que deben acompañarse a las solicitudes de autorización de utilización de las zonas de servidumbre y afección de las carreteras e infringiendo, por tanto, el principio de jerarquía normativa, en virtud del cual carecen de validez las normas que contradigan otras de rango superior.

Pues bien, a la vista de tal sentencia, complementada por otra posterior de 24 de noviembre de 2004 y otra recientísima de 20 de septiembre de 2006, cabe afirmar:

- 1) Que los Ingenieros de Caminos deben seguir considerándose como técnicos competentes para la redacción de los proyectos de instalación de estaciones de servicio y unidades de servicios definidas como tales en el Reglamento para distribución al pormenor de carburantes y combustibles petrolíferos aprobados por Real Decreto 1905/1995 de 24 de noviembre, incluyendo los restaurantes, hoteles, moteles, talleres mecánicos, cafeterías y, en general, cuantas otras satisfagan necesidades de los usuarios de las carreteras.
- 2) Que dicha competencia no excluye las facultades de otros profesionales para proyectar las instalaciones que se establezcan en el área de servicio, puesto que la intervención preceptiva de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos e Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, tan sólo debe entenderse referida a los "accesos, acuerdos con la carretera, aceras, explanada de aparcamiento y maniobra, drenaje, viales de circulación, isleta separadora del área de la carretera, vías de aceleración y desaceleración y señalización.

- 3) Que la sentencia ya citada de 20 de septiembre de 2006 (RJ 2006/6457) ha abierto, sin embargo, una brecha, ciertamente preocupante, respecto a la necesidad de intervención concurrente de los Ingenieros Industriales, argumentando que si bien el art. 70.3. del Reglamento General de Carreteras contempla sólo materias relativas a éstas y, en este sentido, el informe emitido por los Ingenieros de Caminos resultaría a tales efectos suficiente, no debe olvidarse que para abrir a la explotación una estación de servicio, se requieren todas las autorizaciones que sean legalmente pertinentes, entre las que habría que contar las de índole industrial respecto a las instalaciones de ese carácter, para las que sería preceptiva la intervención de Ingeniero Industrial.
- 4) Que las fronteras competenciales entre los Ingenieros de Caminos y los Ingenieros Técnicos de Obras Públicas deben resolverse en función de la envergadura del Proyecto y, consiguientemente, de la existencia de elementos que permitan dudar de que la formación técnica de un ITOP no garantice una capacitación profesional suficiente para la redacción de dicho proyecto (sentencias de 28 de febrero de 2000 (RJ 801 Y 802)).

2) Cimentaciones y Estructuras.-

De siempre se ha considerado a los Ingenieros de Caminos como máximos especialistas en la materia. Sin embargo, la Jurisprudencia surgida con anterioridad a la Ley de la Edificación que progresivamente fue diseñando una reserva competencial a favor de los Arquitectos, inicialmente en edificios para vivienda y, en sus últimos estadios, incluso para el habitat humano, provocó que algunas Administraciones Públicas y alguna sentencia de nuestra Audiencia Provincial, cuestionaran la competencia de los Ingenieros de Caminos para redactar proyectos de reparación estructural.

La Ley de la Edificación ha ahuyentado, a nuestro juicio, los peligros que auguraban dichos precedentes, ya que si, como hemos especificado, en las edificaciones de usos adscritos al apartado a) del art. 2.1., la capacidad de proyecto parcial en coordinación con el Arquitecto redactor del proyecto general no ofrece duda y en las edificaciones de uso adscritos a los apartados b) y c) de aquél, es total su capacidad proyectiva, un examen minucioso de la normativa edificatoria permite sostener algún que otro aserto complementario.

Y así basta asomarse al art. 22 de la Ley de Ordenación de la Edificación, para comprobar que **el ámbito de aplicación de la misma**

está perfectamente definido, en cuanto que con meridiana claridad el Legislador preceptúa que:

*“Tendrán la consideración de edificación a los efectos de lo dispuesto en esta Ley (obviamente nos centramos en el objeto del presente informe dejando al margen las obras de edificación de nueva construcción o las intervenciones en edificaciones catalogadas medio-ambientales o históricas de que tratan respectivamente los apartados a y c) ..., b) **Las obras de ampliación, modificación, reforma o rehabilitación que alteren la configuración arquitectónica de los edificios, entendiendo por tales las que tengan carácter de intervención total o las parciales que produzcan una variación esencial de la composición general exterior, la volumetría, o el conjunto del sistema estructural, o tenga por objeto cambiar los usos característicos del edificio**”.*

Por tanto, y por lo que se refiere a las intervenciones de rehabilitación estructural en edificios destinados a vivienda –o restantes usos incardinados en el apartado 2.1.a)-, la aplicabilidad de la Ley de Ordenación de la Edificación y consiguientemente la intervención preceptiva de un Arquitecto, que excluiría la competencia legal propia de un Ingeniero de Caminos sin necesidad de coordinación en aquél, queda condicionada por determinación expresa del propio Legislador, a que aquéllas alteren la configuración arquitectónica del edificio. Conceptuación que, lejos de quedar al arbitrio del intérprete, se cuida de precisar el propio Legislador, añadiendo que se entenderán por tales (esto es, alteradoras de la configuración arquitectónica de los edificios):

- **Las que tengan carácter de intervención total en el edificio** (lo que obviamente y aunque sea una argumentación anecdótica y al margen del informe genérico que emitimos, no es predicable de la rehabilitación de pilares de sótano del Edificio Venezuela de Alicante.
- **O las que tengan carácter de intervención parcial, siempre y cuando produzcan:**
 - Variación esencial de la composición general exterior.
 - Variación de la volumetría o del conjunto del sistema estructural (lo que tampoco es aplicable a la reparación del Edificio Venezuela)
 - Variación que tenga por objeto cambiar los usos característicos del edificio.

Y siendo ello así, **salvo que se trate de obras de reforma o rehabilitación estructural que tengan carácter de intervención total o parcial que altere la configuración arquitectónica del edificio, aún**

cuando el uso principal del mismo sea el residencial en cualquiera de sus formas (o el administrativo, sanitario, religioso, docente o cultural), **no hay razón alguna para negar aptitud proyectiva, propia e independiente** (y, por supuesto capacidad de dirección de obra) **a quienes ostenten el título de Ingeniero de Caminos, habida cuenta de sus conocimientos técnicos específicos en la materia.**

Es más, supondría un auténtico ejercicio de cerrazón mental cuestionar la formación y, por tanto, la capacidad de los Ingenieros de Caminos en materia de Estructuras, que no admite parangón con los restantes técnicos superiores, habida cuenta de la extensión y profundidad de los estudios impartidos al efecto en su Escuela Técnica.

3) Urbanismo.-

La cuestión ha sido resuelta, tras enconada discusión, por la jurisprudencia de nuestro más alto Tribunal al principio de la década de los ochenta. Lo cual es perfectamente comprensible, puesto que la problemática se suscita con ocasión de la promulgación del Texto Refundido de la Ley del Suelo de 9 de abril de 1976 y del Reglamento de Planeamiento de 23 de junio de 1978, cuyos artículos 31.2 y 123.4, respectivamente, en prudente congruencia con la complejidad y poder expansivo de la Ciencia del Urbanismo, utilizan, a la hora de atribuir la competencia para redactar y autorizar instrumentos de planeamiento y ordenación urbanos, la frase genérica "facultativos competentes con título oficial"; frase que como dice el Tribunal Supremo tiene el evidente designio de no vincular el monopolio de dicha competencia a una profesión predeterminada y sí, por el contrario, la de dejar abierta la entrada a todo título facultativo oficial que ampare un nivel de conocimientos urbanísticos que se correspondan con la clase y categoría de los proyectos que suscriba su poseedor.

Pues bien, puede considerarse doctrina jurisprudencial consolidada y sin la menor fisura la siguiente:

- a) Los Ingenieros de Caminos, en paridad total con los Arquitectos, tienen plena y absoluta competencia en materia de Urbanismo y, por tanto, aptitud para cualquier Proyecto que suponga ordenación integral de un territorio, cualquiera que fuese el nivel de su planeamiento, es decir, sea éste de ámbito nacional, supraprovincial, provincial, comarcal o municipal, así como para cualquier modalidad proyectiva de desarrollo.

- b) Por el contrario, a los Ingenieros Industriales y restantes técnicos de grado superior, tan sólo debe reconocérseles competencia para la redacción de aquellos otros proyectos de alcance más limitado y enteramente subordinados a las directrices y determinaciones propias de los planes de ordenación anteriormente citados, tal como ocurre con los **Planes Parciales, Proyectos de Urbanización, Programas de Actuación, Estudios de Detalle y Planes de Reforma Interior**, al tener éstos que ajustarse a las directrices y determinaciones de los Planes Generales que no pueden ni alterar, ni modificar.

4) Carreteras.-

Partiendo de la competencia plena de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en materia de Carreteras, la cuestión a plantear es la de si dicha competencia tiene carácter exclusiva y excluyente o, lo que es lo mismo, si los Estudios, Proyectos, Dirección y Vigilancia de las Carreteras, en su más amplia y varia acepción, exige la intervención preceptiva del Ingeniero de Caminos.

Pues bien, la respuesta, quizás mejor su contundencia, exige diferenciar las siguientes etapas:

- I. Una primera, no ajena a la concepción inicial del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, como Cuerpo Especial integrado en la Administración del Estado, y a la financiación, prácticamente total, de los Caminos con fondos públicos, en que la exclusividad, de hecho, es virtualmente total, según se infiere de la Real Orden de 16 de febrero de 1844 (delimitativa, ya entonces, de las funciones entre Arquitectos e Ingenieros, a virtud de consulta plantada por la Academia de Bellas Artes) y del Reglamento originario del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, aprobado por Real Decreto de 28 de octubre de 1863.
- II. Una segunda, que no comporta variación alguna y que tiene su trasunto en el todavía vigente Reglamento Orgánico del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, aprobado por Decreto de 23 de noviembre de 1956 -ya aludido- y cuyo art. 1º preceptúa:

“... el estudio, dirección, inspección, vigilancia y construcción de las obras ...”

- III. Una tercera etapa, al compás de la promulgación de la Ley 51 de Carreteras de 19 de diciembre de 1974 y de su Reglamento General, aprobado por Real Decreto 1073/77 de 8 de febrero, en que el Legislador, con claridad y contundencia inequívocas, reconoce a los Ingenieros de Caminos la exclusividad de competencia en la materia.

Así resulta de las siguientes prescripciones reglamentarias:

Art. 33.- Todos los estudios, anteproyectos y proyectos de carreteras deberán ser suscritos por un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Art. 85.2.b).- Para el otorgamiento de la autorización para realizar cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales de cualquier naturaleza, en cualquiera de las tres zonas de dominio público, de servidumbre y de afección consideradas en el art. 32 de la Ley de Carreteras, incluso los meros movimientos de tierras, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles, será necesaria la previa autorización del organismo administrativo del que dependa la Carretera ... siendo necesario para el otorgamiento de dicha autorización, cuando se trate de áreas de servicio de la carretera (estación de gasolina, moteles, etc.), Proyecto redactado por Ingeniero de Caminos o Ingeniero Técnico de Obras Públicas, de acuerdo con sus respectivas competencias, comprendiendo el estudio de los accesos, acuerdos con la carretera, sus elementos, tales como aceras, etc., explanada de aparcamiento y maniobra, drenaje, viales de circulación, isleta separadora del área de la carretera, vías de aceleración o deceleración, en su caso, señalización, etc. Todo ello sin perjuicio de las facultades de otros profesionales para proyectar las instalaciones que se establezcan en el área de servicio.

Art. 86.n).- La solicitud de autorización para la construcción de pasos elevados, deberá ir acompañada de Proyecto firmado por Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, en el

que se estudien sus condiciones resistentes y las consecuencias de su construcción en relación con la explanación de la carretera, evacuación de las aguas pluviales y su influencia en la seguridad de la circulación.

Art. 105.- Todas las peticiones que impliquen la autorización de nuevo acceso, o la modificación del existente, deberán ir acompañadas del proyecto correspondiente, redactado por un Ingeniero de Caminos o un Ingeniero Técnico de Obras Públicas, de acuerdo con sus respectivas competencias, si bien cuando el acceso requiera un paso a distinto nivel, será redactado siempre por un Ingeniero de Caminos. En todos los casos, deberá incluirse el estudio de tráfico conjunto para la carretera y el acceso que justifique su necesidad. Cuando se trate de accesos a fincas rústicas para uso agrícola o vivienda unifamiliar de poca importancia, a juicio del Organismo Titular de la Carretera, no será necesario presentar proyecto.

No es, pues, de extrañar, a la vista de tales precisiones, que el Tribunal Supremo se manifieste, sin ambages, a favor de la competencia exclusiva y excluyente de los Ingenieros de Caminos en materia de Carreteras, salvo en las materias mencionadas en los arts. 85.2.b) y 105, ya citados, que permiten la competencia concurrente de los Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, en función de la envergadura y grado de complejidad de aquéllas.

A este respecto y como meros botones de muestra, cabe citar:

- La sentencia de 9 de febrero de 1982 (R.J. 500), expresiva de que:

"Resulta indiscutible el reconocimiento de la necesidad de intervención de los Ingenieros de Caminos en materia de construcción de una Estación de Servicio, habida cuenta de que la misma requiere servicios de accesos, drenajes, pavimentación o asfaltado, señalización y circulación para los usuarios, cuya competencia corresponde en exclusiva a dichos titulados y, consiguientemente, la necesidad de someter esa parte de proyecto al visado del Colegio correspondiente".

- La sentencia de 1 de diciembre de 1982 (R.J. 7763), en la que reiterando dicha doctrina, sobre la legalización y ampliación de una estación de servicio, determina que:

"Obligado es reconocer que el proyecto tiene carácter pluridisciplinar, comportando la competencia exclusiva del Ingeniero Industrial en orden a las instalaciones que integran la referida instalación y la competencia exclusiva de los Ingenieros de Caminos en orden al trazado de accesos, firme, drenaje, señalización de la estación de servicio, con la trascendencia que implica su emplazamiento en la peligrosidad para el tráfico de vehículos".

- La sentencia de 2 de enero de 1987, expresiva de que:

"Ciertamente la competencia exclusiva de los Ingenieros de Caminos para proyectar obras de construcción o reforma de caminos o vías públicas interurbanas, aptas para la circulación de vehículos automóviles, no ofrece duda alguna ... y siendo así y puesto que no se trata de viales incluidos en un Plan de Urbanismo o de acceso inmediato a edificios, tal exclusividad excluye la competencia de los Arquitectos para la redacción de tales proyectos".

- IV. Una cuarta etapa, constituida por la nueva Ley de Carreteras 25/1988 de 29 de julio, en la que se suprime o, por mejor decir, se omite, la reserva de competencia a favor de los Ingenieros de Caminos.

Tal situación es resuelta, sin embargo, por el Tribunal Supremo en las distintas ocasiones en que ha tenido que pronunciarse respecto de las aspiraciones proyectivas de los Arquitectos o de las distintas ramas de Ingeniería Superior o de los Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, de una forma taxativa.

Sirva de ejemplo la dictada el 30 de enero de 1997 (R.J. 609), en cuyo fundamento jurídico segundo, se argumenta con absoluta contundencia:

"La supresión de la reserva de competencia a favor de los Ingenieros de Caminos respecto a la materia (en el caso de Autos se trataba de la construcción de una carretera que debía enlazar ocho núcleos de población y cuyo coste de proyecto ascendía a 185 millones de pesetas), al suprimirse del texto de la Ley 25/1988 de 29 de julio, no es un argumento decisivo que pueda servir de base a la existencia de derechos subjetivos en cuanto a la competencia profesional. Tras esta supresión, la regulación queda, en definitiva, en los mismos términos que se deducen de la Ley 12/1986 de 1 de abril, pues continúa vigente el antes mencionado Reglamento de la Ley de Carreteras aprobado por Decreto 1073/1977 de 8 de febrero, el cual, como se ha visto, atribuye la competencia los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

- V. Y una quinta etapa, cuyos perfiles son difíciles de definir, al carecerse todavía de pautas jurisprudenciales sobre el particular, y que deberá ser el resultado del nuevo Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/94 de 2 de septiembre, ya que otra novedad legislativa, cual es la Ley 6/91 de 27 de marzo de Carreteras de la Comunidad Valenciana, nada aporta en materia de competencia.

En efecto, el Reglamento de 1994 rectifica el esquema legal de 1977 –el que el Tribunal Supremo tomaba como punto de apoyo para mantener la existencia de una **atribución expresa** de competencia exclusiva y excluyente a favor de la Ingeniería de Caminos-, y en consonancia de la con la elipsis de la Ley de Carreteras de 1988 que desarrolla, verifica las siguientes precisiones:

“Artículo 39. Competencias.

La dirección, control, vigilancia e inspección de los trabajos y obras de construcción de las carreteras estatales, así como su señalización, balizamiento y defensa, corresponderán a la Dirección General de Carreteras”.

“Artículo 50. Competencias.

Corresponden al Ministerio de Fomento, que las ejercerá a través de la Dirección General de Carreteras:

- a. La explotación de las carreteras estatales, así como su señalización, balizamiento y defensa.*
- b. La dirección, control y vigilancia de las actuaciones y obras de explotación de carreteras estatales, así como su señalización, balizamiento y defensa”.*

“Artículo 70.3.a.:

*La solicitud de autorización de estaciones de servicio situadas fuera de un área de servicio, precisará, entre otros documentos, “de un proyecto de construcción, **suscrito por técnico competente y visado por el correspondiente Colegio profesional**, que comprenderá la situación de los edificios e instalaciones, el trazado de los accesos, la señalización, el firme, el drenaje, la iluminación y la ornamentación, y que analizará las características de la carretera a la que se pretende acceder, tales como trazado en planta, alzado y sección, visibilidad disponible, señalización, existencia de otros accesos o vías de servicio, en un ámbito no inferior al comprendido entre 500 metros antes y después de los accesos a la estación de servicio”.*

“Artículo 93:

Las autorizaciones de utilización de las zonas de servidumbre o afección, precisará la presentación de **proyecto suscrito por técnico competente y visado por el Colegio profesional correspondiente**, en los supuestos siguientes:

- a. Construcción de obras de paso o desagüe, muros de sostenimiento y, en general, todas las actuaciones que puedan incidir sobre la seguridad de la circulación vial, sobre algún servicio existente, sobre el libre curso de las aguas, tanto superficiales como subterráneas, o sobre las condiciones medioambientales del entorno. El proyecto estudiará las condiciones estructurales de las obras y su incidencia sobre los mencionados aspectos.
- b. Restaurantes, hoteles y, en general, cualquier instalación permanente colindante con una carretera convencional o una vía de servicio. El proyecto comprenderá el estudio del trazado de los accesos, aparcamientos, señalización, firme, drenaje, iluminación, ornamentación y demás elementos inherentes a la paisajística del entorno de la carretera, debiendo tener en este sentido las edificaciones unas adecuadas características estéticas.
- c. Urbanizaciones, instalaciones industriales, tendidos aéreos, conducciones, redes de abastecimiento y saneamiento, accesos, explanaciones y, en general, cualquier otro elemento de urbanización. El proyecto recogerá especialmente la ordenación de la zona comprendida entre la línea límite de edificación y la carretera, en sus distintos aspectos; y contemplará las molestias o peligros que la instalación, o las materias de ella derivadas, puedan producir a la circulación, así como los perjuicios a las características medioambientales del entorno de la carretera.

“Artículo 104, puntos 1 y 3:

La apertura de conexiones y accesos no previstos en el proyecto de construcción de la carretera deberá ser autorizada por la Dirección General de Carreteras, y se atenderá a sus normas e instrucciones.

Con la solicitud de autorización se aportará un **proyecto de construcción del acceso, suscrito por técnico competente y visado por el correspondiente Colegio profesional**, que comprenderá el estudio del tráfico, el trazado, la señalización, el firme, el drenaje, la iluminación y la ornamentación, y que analizará las características de la carreteras a la que se pretende acceder, tales como trazado en planta, alzado y sección, visibilidad disponible, señalización, existencia de otros accesos o vías de servicio, en un ámbito no inferior al comprendido entre 500 metros antes y después del acceso que se solicita.

Tras la transcripción de los citados preceptos, los tres últimos conforme a la redacción reformada del Real Decreto 1911/97 de 19 de diciembre, únicos que se acogen a la ambigua referencia de proyecto suscrito por técnico competente y visado por el

correspondiente Colegio profesional, entendemos que no cabe apreciar drásticas modificaciones en cuanto al principio general de competencia exclusiva y excluyente de los Ingenieros de Caminos en materia de Carreteras, al margen de competencias concomitantes y puntuales que deberán ser apreciadas por los Tribunales en cada caso concreto.

Y para sostener tal aseveración, conviene tomar en consideración dos construcciones doctrinales de nuestro Tribunal Supremo que revisten particular trascendencia:

La primera de ellas, de la que es aplicación inequívoca la sentencia de 18 de enero de 1996 (R.J. 282), predica que “aunque en principio y si no hay una declaración legal «expresis verbis» de la exclusividad a favor de una profesión para proyectar y dirigir obras de un determinado tipo, ello supone una competencia concurrente, debe sin embargo tenerse en cuenta **que el carácter exclusivo no se desprende sólo de la dicción literal de las normas, sino además del obligado enjuiciamiento del carácter de las obras a proyectar y dirigir, en relación con el contenido de las respectivas especialidades**”.

De hecho se infiere, a juicio del informante, que una interpretación teleológica y sistemática de la problemática subyacente a las carreteras con su componente específico de seguridad vial, implica el reconocimiento de una **competencia típica de los Ingenieros de Caminos que no debe resultar alterada por alusiones genéricas a las obras civiles que puedan proyectar y dirigir los Arquitectos o a las actuaciones profesionales de escasa complejidad y limitada envergadura a que pueden acceder los Ingenieros Técnicos de Obras Públicas**.

En otros términos, el carácter exclusivo de la competencia se obtiene como conclusión, no a partir de una declaración expresa del Legislador, sino de una indagación y un examen exegético del contenido y finalidad de la normativa reguladora de las profesiones y especialidades.

Y la segunda, deducible de diversas sentencias, entre ellas, la de 7 de febrero de 1998 (R.J. 1581), relativa al llamado “principio de idoneidad” en cuanto ámbito singularmente dominado por la

discrecionalidad técnica y que ampara decisiones no dominadas exclusivamente por el criterio de atención a la capacitación que de modo general y abstracto puedan ofrecer las distintas titulaciones, sino a la atención de matices o singularidad siempre relacionadas con el objeto particular del estudio o servicio y para el logro de la mayor eficacia y eficiencia de éste.

Si se tiene, pues, en cuenta que **las carreteras, en su más variada acepción** (al margen de su clasificación por razón de la titularidad de las vías integrantes de la Red de Carreteras del Estado, de la Red Básica o Local de la Comunidad Autónoma o de la Red de Caminos de Dominio Público susceptibles de tránsito rodado), **incorporan la condición de servicio público y afectan de modo particularmente significativo a la seguridad del ciudadano**, justifica que la Administración Pública opte, de forma general y con preferencia incluso en las zonas fronterizas de competencia, por el Título de Ingeniero de Caminos como el más idóneo y eficiente para desempeñar las funciones que le corresponden en materia de carreteras y sin que ello pueda ser constitutivo de tratamiento discriminatorio y sí, en cambio, de discrecionalidad técnica para el logro de la mayor eficacia y eficiencia en la prestación del servicio.

De más está señalar el papel o protagonismo que corresponde a la Dirección General de Carreteras y de los órganos que le sustituyen en el nuevo organigrama del Ministerio de Fomento a la hora de adoptar criterios concretos para la tramitación de las distintas autorizaciones; protagonismo que no debe perder de vista la propia composición y requisitos de adscripción de sus respectivos Servicios Territoriales, ni las sutiles construcciones doctrinales que acabamos de exponer.

Con tales antecedentes, y a fecha de hoy, marzo de 2007, podemos concluir:

- a. Que la competencia exclusiva y excluyente de los Ingenieros de Caminos en materia de carreteras debe seguir siendo reconocida de forma implícita y por razones de formación específica e idoneidad para la prestación del servicio público que comportan aquéllas.
- b. Que la intervención o asistencia de los Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, según doctrina jurisprudencial ya consolidada

y prácticamente sin fisuras (sentencia del T.S. de 30 de noviembre 2001 –R.J. 9742- y múltiples concordantes), debe resolverse en función de la envergadura del proyecto y de su limitada complejidad técnica, ya que si se rebasan dichas cotas sería preceptiva la intervención de un Ingeniero de Caminos.

- c. Que los Programas de Actuación Integrada, creación de la Autonomía Valenciana, y de los Proyectos de Urbanización que de ellos forman parte, no deben ni pueden servir de introducción de la competencia de los Arquitectos u otras Ingenierías Superiores en materia de Carreteras.

Afirmación que tiene su respaldo en la sentencia del Tribunal Supremo de 20 de marzo de 1991 y concordantes que, con particular agudeza y rotundidad, declara:

“En efecto, a un denominado proyecto de urbanización el que nos ocupa y pudiendo serlo, lo que es indudable es que incide sobre una carretera en aspectos de suma importancia, tales como la pavimentación de la calzada y actuaciones sobre superficies de ella no pavimentadas, deterioradas o con rasantes incorrectas, a tratar como si fuese una obra de nueva planta, y a la disposición a cada lado de la calzada de un área de aparcamiento pavimentada, además de otros de menor entidad aunque siempre relacionados con ella, todo lo cual implica que en el plano de la legalidad debería haber intervenido en su redacción un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, al ser los técnicos de esta denominación los únicos competentes en materia de carreteras, tal como anteriormente hemos precisado, ya que no se trata aquí de un problema de principalidad y accesoriedad, en que lo principal sea la urbanización del entorno de la carretera y lo accesorio el tratamiento de ésta, que pudiera determinar la competencia total del Arquitecto, sino de una cuestión de sustantividad, en que lo esencial es la afectación de unas obras a una carretera, que determina la intervención de un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos”.

5) Aguas.-

En nuestro ordenamiento jurídico cabe distinguir dos etapas netamente diferenciadas:

La primera -ámbito de vigencia de la vieja Ley de Aguas de 1879 que sólo calificaba de dominio público las aguas vivas, manantiales y corrientes, así como las aguas muertas o estancadas, **pero no las aguas subterráneas**, que pertenecían al dueño de un predio que las hubiera obtenido por medio de pozos ordinarios- presidida por la exclusividad de competencia en materia de aguas públicas, conferida al Cuerpo de

Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, merced a numerosas disposiciones normativas de carácter complementario, como son:

- El Reglamento Orgánico del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, aprobado por Real Decreto de 28 de octubre 1863.
- El Real Decreto de 21 de febrero de 1913, sobre competencia y funciones de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- La Orden de la Dirección General de Obras Hidráulicas de 8 de marzo de 1935.

El Reglamento Orgánico del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de 1956, cuyo artículo 1.4º, tal como vimos, atribuía a los Ingenieros de Caminos la competencia:

“De los canales de navegación y riego, de las obras necesarias para la navegación y flotación de los ríos, **de las que exija el mejor régimen y aprovechamiento de todas las aguas públicas, cuya administración se halle a cargo del Estado**, y de las de desagüe y saneamiento de lagunas y terrenos pantanosos”.

Exclusividad que tenía su fundamento en la mayor y más completa formación en materia hidráulica de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, tal y como acredita la simple consulta del Plan de Estudios de su Escuela Técnica.

Y la segunda etapa al son de la nueva Ley de Aguas de 2 de agosto de 1985 y de su Reglamento de Dominio Público Hidráulica de 11 de abril de 1986, **que no sólo integra en el ámbito del dominio público las aguas subterráneas, sino que efectúa una concepción unitaria del ciclo hidrológico**.

En efecto, basta leer con atención el preámbulo de la nueva Ley de Aguas para comprobar al calado de la reforma introducida.

Destaquemos algunas de sus puntualizaciones:

“El agua es un recurso natural escaso, indispensable para la vida y para el ejercicio de la inmensa mayoría de las actividades económicas; es irremplazable, no ampliable por la mera voluntad del hombre, irregular en su forma de presentarse en el tiempo y en el espacio, fácilmente vulnerable y susceptible de usos sucesivos”.

“Asimismo, el agua constituye un recurso unitario, que se renueva a través del ciclo hidrológico y que conserva, a efectos prácticos, una magnitud casi constante dentro de cada una de las cuencas hidrográficas del país”.

“Consideradas, pues, como recurso, no cabe distinguir entre aguas superficiales y subterráneas. Unas y otras, se encuentran íntimamente relacionadas, presentan una identidad de naturaleza y función y, en su conjunto, deben estar subordinadas al interés general y puestas al servicio de la nación”.

“Todas estas peculiaridades, indiscutibles desde el punto de vista científico, implican el reconocimiento para el recurso, de una sola calificación jurídica, como bien de dominio público estatal, a fin de garantizar en todo caso su tratamiento unitario, cualquiera que sea su origen inmediato, superficial o subterráneo”.

“La Ley de Aguas de 13 de junio de 1879, modelo en su género y en su tiempo, no puede dar respuesta ... a las profundas transformaciones experimentadas por la sociedad, los adelantos tecnológicos, la presión de la demanda y la creciente conciencia ecológica y de mejora de la calidad de vida. Buena prueba de ello es la fronda legislativa promulgada hasta la fecha, con variado rango normativo, en un intento a veces infructuoso de acomodarse a las cambiantes circunstancias socio-económicas, culturales, políticas, geográficas e incluso de supervivencia, como en los casos puntuales de sobreexplotación o grave contaminación de acuíferos”.

No creemos, pues, distorsionar la trascendencia de la reforma legislativa al deducir, como elementos informadores de la misma, el reconocimiento del **carácter unitario del ciclo hidrológico y el reforzamiento del interés público, subyacente a toda la problemática del agua.**

Ahora bien: ¿La extensión al dominio público de las aguas subterráneas, comporta o no la continuidad del régimen de exclusividad de competencia del Cuerpo de Ingenieros de Caminos?

La solución no puede ser más rotunda. Los Ingenieros de Caminos siguen siendo Técnicos privilegiados en materia de Aguas -con exclusividad de intervención en temas específicos a los que haremos mención-, pero ha desaparecido su intervención preceptiva general.

En efecto, basta examinar con detenimiento la nueva normativa de la Ley de Aguas y de su Reglamento de dominio hidráulico para colegir que en el ámbito del ciclo hidrológico y, por supuesto, en los expedientes para la captación de aguas subterráneas, SE CONFIERE A LOS TÉCNICOS COMPETENTES. Bien entendido que bajo esa rúbrica de “Técnico competente”, sólo deben integrarse, precisamente por el interés público subyacente a la problemática de aguas, aquellos titulados que acrediten, por su formación académica, una plena formación en materia hidráulica.

Y en esta línea, sólo elogios merece la comunicación de la Confederación Hidrográfica del Júcar de 8 de noviembre de 1993 obrante en Autos del recurso contencioso administrativo nº 25/1994

tramitado ante la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso del T.S.J. de la Comunidad Valenciana, que a continuación transcribimos:

“Que los Proyectos que hayan de incorporarse a los expedientes de concesión de aguas, deberán ser redactados, en todo caso, por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, o los Ingenieros Técnicos de obras Públicas, estos últimos si acreditan la especialidad correspondiente. Si bien tratándose de concesión de aguas subterráneas, también son admisibles los redactados por Ingenieros de Minas o los Ingenieros Técnicas de Minas, estos últimos también si acreditan la especialidad”.

Por ende, debe concluirse que los Ingenieros de Caminos, si bien han perdido su posición de privilegio y exclusividad en materia de Aguas, ostentan una posición de primer orden en la misma, por simple adecuación al grado de formación hidráulica de dichos titulados.

Así lo ha venido entendiendo de forma inequívoca tanto el T.S.J. de nuestra Comunidad, como jurisprudencia consolidada de nuestro T. Supremo, de la que son muestras significativas:

- La sentencia de la Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo de 21 de mayo de 1991 (R.J. 4393), sobre necesidad de firma de un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos en proyectos en los que se incluya la captación de aguas.
- La sentencia de la Sección Cuarta de la Sala de lo Contencioso Administrativo del T.S. de 18 de enero de 1996 recaída en el Recurso de Casación nº 1265/96, en la que en contraposición a la declaración de la sentencia de instancia de que los Arquitectos pueden proyectar obras civiles a tenor de la Orden de 1946, se especifica que la proyección y dirección de obras de encauzamiento de aguas continuas o discontinuas es una competencia típica de los Ingenieros de Caminos.

Dos precisiones finales:

- a) La Directiva 85/337 del Consejo de la Comunidad Europea de 27 de junio de 1985, publicada en el Diario Oficial de julio siguiente, establecía en su art. 12.1., que “los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para cumplir la presente Directiva en un plazo de tres años a partir de su notificación”.

Y en cumplimiento de tal compromiso, el vigente Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo de 20 de julio de 2001, ha introducido alguna variación, no afectable al panorama competencial a que se hace referencia, pero que sí que conviene resaltar por su importancia.

No referimos a la necesidad de procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental en la tramitación de concesiones y autorizaciones que afecten al dominio público hidráulico y pudieren implicar riesgos para el Medio Ambiente. Estudio acerca de la incidencia ambiental de las obras proyectadas y su solución debidamente valorada que debe acompañar necesariamente a la solicitud de concesión de aprovechamiento de aguas para la producción de energía eléctrica mediante las construcciones de presas de mayor o menor envergadura y que constituye campo de intervención evidente para los Ingenieros de Caminos.

- b) Recientemente, la Jefatura de la Sección de Minas de la Consellería de Empresa, Universidad y Ciencia, Servicio Territorial de Industria y Seguridad Industrial de la Generalitat Valenciana, ha denegado la autorización solicitada en el expediente de obra subterránea (nº de registro 8923) en el que se integraba un proyecto de captación de aguas redactado por Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Ciertamente, el Reglamento de Normas Básicas de Seguridad Minera aprobado por Real Decreto 863/85, exige que las actividades incluidas en el mismo (entre otras: las explotaciones de aguas subterráneas, sondeos, etc., siempre que en cualquiera de los trabajos se requiera la aplicación de técnica minera o el uso de explosivos), estén bajo la autoridad de un director facultativo responsable con la titulación exigida por la Ley de Minas y que deberá ser desarrollada conforme a la Orden del Ministerio de Industria y Energía de 22 de marzo de 1988 por Ingenieros de Minas, Ingenieros Técnicos de Minas, Peritos de Minas o Facultativos de Minas, en virtud de sus respectivas atribuciones profesionales.

Mas deducir de todo ello que los Proyectos de captación de aguas no puedan ser redactados por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y sí sólo por las titulaciones mineras a que se ha hecho referencia, constituye una desvirtuación de la propia normativa, ceñida única y exclusivamente al capítulo de vigilancia y seguridad de las obras de prospección, siempre que se requiera la aplicación de la técnica minera o el uso de explosivos. Mas el proyecto de captación de aguas sigue siendo **parcela plenamente competencial de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos** en la línea argumental que ha quedado expuesta con anterioridad.

Así parece haberlo entendido el Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha en una curiosa y espléndida sentencia de 5 de mayo de 2003 que resolviendo el enfrentamiento competencial

plantado por los Ingenieros de Minas en cuanto a los proyectos de captación de aguas subterráneas, precisa que:

“Las aguas subterráneas que van a ser alumbradas no tienen la condición de “aguas minerales ni termales” que se rigen por lo dispuesto en la Ley de Minas, antes por el contrario, las aguas subterráneas a que se refiere el recurso quedan incluidas en el ámbito de la Ley 25/89 de 2 de agosto de aguas ... constatándose del examen del proyecto que para su alumbramiento no son indispensables técnicas específicamente mineras sujetas al R. D. 863/85 de 2 de abril, por lo que no es preceptiva la aplicación del apartado 1.3.1. de la ITC MIE SM 02.0.01. que obligaría a que la dirección facultativa (que no el proyecto, para cuya redacción los Ingenieros de Caminos tienen formación técnica específica que les habilita para su firma) fuera encomendada a Ingenieros de Minas, Ingenieros Técnicas de Minas, Peritos de Minas o facultativos de minas.

6) Puentes.-

Hasta tiempos recientes, parecía incuestionable que los proyectos de construcción o restauración de puentes, en cuanto obras hidráulicas afectantes a un cauce público, precisaban ser redactados y dirigidos por un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, tal como establece el art. 11 del Reglamento de Policía de Aguas y sus Cauces. Y es precisamente ésta y no otra la postura que adoptó la Sala Tercera del Tribunal Supremo en su sentencias, entre otras, de 30 de diciembre de 1989 (R.J. 9710), 2 de enero de 1987 (R.J. 1706) y 16 de noviembre de 1987 (R.J. 7898).

Sin embargo, la voracidad competencial del Colegio de Arquitectos ha intentado introducir alguna cuña en este panorama competencial, bien pretendiendo que, en ocasiones, un Puente concreto se integra en una **obra de urbanización** y como materia de Urbanismo está a su alcance proyectivo, bien, incluso, sosteniendo que los Puentes constituyen un **“edificio hidráulico”**.

El primero de los argumentos ha sido frenado por el Tribunal Supremo (sts. De 15 de mayo de 1996 -RJ 633-) calificando como pueril y artificioso afirmar que como sobre el Puente pasa una carretera y ésta pueda ser una vía urbana, su proyección está al alcance de los Arquitectos, ya que **“los puentes tienen siempre entidad propia, por lo que teniendo en cuenta que la actividad profesional del Arquitecto se encuentra enclavada y gira en torno a la realización de construcciones destinadas a vivienda humana, mal podemos considerar que la materia de caminos, regatas y puentes, sean de**

su específica competencia, sino más bien de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos”.

Así lo ha venido a sancionar también la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del T.S.J. de la Comunidad Valenciana en su sentencia de 17 de julio de 2003, recaída sobre el proyecto de restauración del Puente de Santa Quiteria sobre el Río Mijares en Almazora-Villarreal, al exigir la preceptiva intervención de los I.C.C.P., sin que pueda servir de pretexto para prescindir de tal intervención –así lo puntualiza la Sala con absoluta rotundidad- la integración de aquél en la infraestructura viaria de la Ciudad.

Y en cuanto al segundo, esto es, la calificación de Puente como **edificio hidráulico**, en aplicación torticera de la Ley de Ordenación de la Edificación, basta asomarse con objetividad a la propia Ley para comprobar la imposibilidad de homologación entre puente y edificio, ya que los puentes no son edificios, sino construcciones, y la Ley de 1999 tan sólo es de aplicación, conforme determina su art. 2, al *proceso de la edificación, entendiéndolo por tal la acción y el resultado de construir un edificio de carácter permanente público o privado.*

7) Tinglados e Instalaciones Portuarias.-

Hasta la publicación de la Ley de Ordenación de la Edificación, el ámbito portuario era poco menos que un coto cerrado, reservado a la competencia de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, de tal forma que la misma no sólo abarcaba la proyección del Puerto propiamente dicho, sino cualquier tipo de construcción radicado en su ámbito, incluidos incluso proyectos de edificios destinados a vivienda para funcionarios portuarios.

Esta última posibilidad ha sido yugulada por la Ley de Ordenación de la Edificación, cuyos tentáculos han llegado a poner en tela de juicio, si no la proyección y construcciones de tinglados, sí la de edificios destinados a Oficinas de la Terminal, al catalogárseles como “edificios de uso administrativo”, cuyo proyecto, al amparo de lo previsto en el art. 10.2., párrafo 2º del apartado a, en relación con el art. 2.1.a) de la propia normativa, debe figurar firmado por Arquitecto Superior y visado por el Colegio Oficial de Arquitectos.

Mas si en vez de aislar en una campana neumática el edificio de oficinas, se hubiere atendido a la naturaleza auxiliar y complementaria que le caracteriza, se hubiera reparado en que el art. 2.1., en su apartado b) de la Ley estatal precitada, recoge una serie de edificios destinados a distintos usos, entre los que figuran aquellos cuyo uso

principal sea el transporte terrestre, marítimo, fluvial y aéreo, que por aplicación de lo previsto en el párrafo 3º, del apartado a), del punto 2 del art. 10 de la propia normativa, están abiertos, como titulación académica y profesional habilitante, no sólo a los Arquitectos, sino también a los Ingenieros e Ingenieros Técnicos, conforme a las disposiciones legales vigentes para cada profesión y de acuerdo con sus respectivas especialidades y competencias específicas.

Ciertamente, la enumeración que efectúa el legislador, en el apartado 2.1.b.), carece de la precisión conceptual y terminológica que sería deseable, puesto que hace falta un ejercicio de imaginación para concebir y encuadrar un edificio que sin género de duda alguna responda a uso de telecomunicaciones, del Transporte terrestre, marítimo, fluvial y aéreo, naval, de la hidráulica, minero o de la Ingeniería de Saneamiento e Higiene (por no citar más que algunos casos), sobre todo si se tiene en cuenta que el proceso de edificación, por dicción inequívoca –esta vez sí- del Legislador, no es sino el resultado de construir un edificio de carácter permanente, público o privado.

Quizás haya quien diga que el Legislador se está refiriendo a depuradoras como ejemplo de edificio de uso hidráulico o a un tinglado como ejemplo de edificio de transporte marítimo o a la caseta de aperos de montaña, como ejemplo de edificio de uso forestal. Más quienes así piensen, estarán conceptuando como edificio lo que no son sino instalaciones industriales y no edificios propiamente dichos.

Con lo que el intérprete, para no dejar al Legislador en trance de enseñar sus vergüenzas, no tiene más remedio que dar contenido “edificatorio” a su voluntad normativa.

Y esto es lo que hace con plausible precisión, tanto terminológica, como conceptual, la Ley Autonómica 3/2004 de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación y Fomento de la Calidad de la Edificación –cuando en su artículo 2 y tras establecer que “esta ley es de aplicación al proceso de la edificación en el ámbito de la Comunidad Valenciana”- configura el Grupo b, en paralelo al legislador estatal, como aquellos edificios **adscritos a las actividades o usos** aeronáutico; agropecuario; de la energía; de la hidráulica; minero; de telecomunicaciones (referido a la Ingeniería de las Telecomunicaciones); del Transporte Terrestre; Marítimo; Fluvial y Aéreo; Forestal; Industrial; Naval; de la Ingeniería de Saneamiento e Higiene y accesorio a las Obras de Ingeniería y su Explotación.

Obsérvese que la enumeración reproduce textualmente la efectuada por el Legislador estatal, con una única excepción, cual es el encabezamiento al sustituir la expresión “edificio cuyo uso principal ...”

por la dicción indiscutiblemente más precisa y operativa de “edificios adscritos a las actividades o usos ...”.

Con tal base, no creemos que, en el ámbito de la Comunidad Valenciana, ofrezca duda alguna la posibilidad de catalogar los edificios destinados a Oficinas administrativas de las Terminales, como **edificios adscritos a la actividad de transporte marítimo**, con capacidad proyectiva abierta para quien ostente la titulación de Ingeniero de Caminos.

8) Proyectos relacionados con la Energía Eléctrica (Centros Transformadores, Redes de Alta, Media o Baja Tensión, Alumbrado Público).-

Vaya por delante la afirmación absolutamente contundente de que no hay norma legal específica que de modo taxativo se pronuncie sobre la competencia general de los Ingenieros de Caminos en materia de Energía Eléctrica. Y que, por tanto, las conclusiones que siguen son el resultado de una doctrina jurisprudencial en constante evolución y que, convenientemente ordenada, puede resumirse en los siguientes términos:

- 1) La competencia de los Ingenieros de Caminos en materia de Energía Eléctrica opera y tiene su base en los conocimientos técnicos propios de su titulación y que les legitiman ya desde el Reglamento de su Escuela Especial de 20 de septiembre de 1926 para el estudio, proyecto, ejecución, conservación y explotación de las obras y servicios de transformación y transporte de energía.

Conclusión que tiene su debido refuerzo en el Plan de Estudios vigente -1964/75 modificado en 1983- de la Escuela de Caminos, Canales y Puertos, en cuyo Tercer Curso figura la Asignatura “Electricidad y Electrotécnica” y en cuyos Quinto y Sexto Cursos en el marco de la Especialidad de Hidráulica y Energética figuran como Asignaturas las siguientes:

- Termodinámica; Sistemas Energéticos Centrales.
- Sistemas Eléctricos de Potencia.
- Instalaciones Eléctricas.
- Aprovechamientos Hidroeléctricos.

- 2) Más no sólo es destacable dicha formación científica, sino que puede asimismo comprobarse la aptitud o reconocimiento legal de dicha competencia.

Así, el Reglamento Orgánico del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de 1956, ampliando las atribuciones establecidas a los citados Ingenieros en el Reglamento de 1863 que han permanecido prácticamente inalterables durante un siglo, estableció, como vimos al inicio del presente Informe, en su artículo 1.5 que:

“Corresponde a los Ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas y de las competentes autoridades respectivas del orden administrativo, el estudio, dirección, inspección, vigilancia y construcción de las obras, en su caso, así como de las concesiones administrativas:

...

5º. De cuanto se relaciona con las instalaciones y servicios eléctricos de general uso y aprovechamiento en toda aquella parte que corresponda y pueda corresponder al Ministerio de Obras Públicas.”

- 3) Sin embargo, resulta obvio que la intervención más frecuente de los Ingenieros de Caminos en materia de electrificación se produce en el marco de los Proyectos de Urbanización. Y, en tal caso, la respuesta debe ser especialmente rotunda, puesto que, es doctrina plenamente consolidada, como ya subrayamos en el apartado correspondiente, la que califica a los Ingenieros de Caminos y a los Arquitectos como especialistas plenos en materia de Urbanismo, tanto en la esfera de Planeamiento, como en la redacción de los Proyectos técnicos correspondientes (Planes Parciales, Planes de Reforma Interior, Proyectos de Urbanización etc.).

De ahí que, circunscribiéndonos a los proyectos de urbanización, pueden sentarse las siguientes conclusiones complementarias:

a) Su naturaleza conforme determina el art. 70 del vigente Reglamento de Planeamiento, es la de un proyecto técnico pluriforme integrado por componentes de distintas especies, como son el movimiento de tierras, pavimentación y Acerados de viales, aparcamientos, desagüe y alcantarillado, suministro de agua potable y energía eléctrica y alumbrado público.

Por tanto, **un mínimo de coherencia obligaría a subordinar la capacidad para redactar Proyectos de urbanización a la exigencia de los conocimientos necesarios para redactar cada uno de los componentes que lo integran.** Entre ellos los conocimientos de energía eléctrica y alumbrado público correspondientes.

En otros términos y ajustándonos a la filosofía escolástica, no debe olvidarse que la máxima "Quien puede todo, puede también todas sus partes", no sólo tiene un sentido de ida, sino también de vuelta, de tal forma que "sólo quien tiene capacidad para todas las partes, la tiene también para el todo". Defender lo contrario supondría un verdadero ejercicio de sinrazón, puesto que el hecho de estar integrado un proyecto específico en un proyecto global, no elimina la necesidad de contar con los conocimientos técnicos necesarios para aquél.

b) Tal es la razón de que la doctrina jurisprudencial más reciente no fundamente la competencia de los Ingenieros de Caminos para redactar proyectos de electrificación en el seno de un proyecto de urbanización, en criterios, otrora utilizados, como los de accesoriadad, sino en criterios más perfilados de "componentes específicos y habituales de un proyecto global".

Y esa es también la razón de que el Tribunal Supremo haya considerado **indiferente a la hora de predicar la competencia de un Ingeniero de Caminos** para la redacción de un proyecto de abastecimiento de energía eléctrica cuando éste forme parte integrante de un Proyecto de Urbanización, **el hecho de que el Ingeniero en cuestión tenga que ser o acreditar su condición de redactor de dicho proyecto global de urbanización**, puesto que el reconocimiento de capacidad no es consecuencia de accesoriadad específica, sino de capacidad teórica para redactar cuantos proyectos parciales sean componentes habituales de un Proyecto de Urbanización.

c) Y plenamente coherente con este diseño, es también consolidada doctrina jurisprudencial estimar que cuando los proyectos de energía eléctrica, aún formando parte de un Proyecto de Urbanización, **alcanzan una especial cualificación, la competencia global que respecto de éstos gozan los Ingenieros de Caminos o los Arquitectos, debe ceder o amortiguarse, precisando la intervención complementaria y preceptiva de aquellos técnicos con titulación especializada que garanticen los conocimientos suficientes para responder a tal cualificación.**

En otros términos, tal como especifica, entre otras muchas, la sentencia del T.S. de 12 de julio de 1991 (R.J. 6772), **cuando la instalación eléctrica tenga una naturaleza o finalidad industrial o una importancia, aisladamente considerada, de extraordinaria envergadura, la redacción del Proyecto**

de Urbanización por parte de un Ingeniero de Caminos o de un Arquitecto exigirá la intervención complementaria de un Ingeniero Industrial que redacte ese proyecto de instalación eléctrica, en cuanto técnico competente en exclusiva para las citadas materias.

Solución que en opinión del Letrado informante es todo un ejemplo de flexibilidad y al mismo tiempo de rigor, inscribiéndose en el ámbito argumental a que ya hemos hecho referencia y en función del cual, si el Proyecto de urbanización redactado por un Arquitecto o Técnico Superior previese la construcción de un puente sobre vado público, o carretera nacional o comarcal que excediese de la concepción, por tanto, de vial urbano, precisaría la intervención complementaria y preceptiva de un Ingeniero de Caminos, como redactor del proyecto de puente o de carretera nacional o comarcal.

Esta es la opinión del Letrado que suscribe que, como es habitual, somete a cualquier otra mejor fundada en Derecho.

Valencia, a dieciocho de mayo de dos mil siete.

Fdo.: José Luis del Moral Carro