

El ingeniero de Caminos, Canales y Puertos del Estado: un funcionario público que sirve al interés general



Fuencisla Sancho Gómez

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos del Estado.

Subdirectora general de Estudios y Proyectos. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Vocal de la Junta de Gobierno del Colegio de Caminos, Canales y Puertos

Resumen

El Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado es un colectivo dotado de una formación muy específica, con objeto de gestionar el dinero público de forma rigurosa y responsable, de ahí la necesidad de contar con “sentido de servicio público” (además de sentido común) añadido a los conocimientos, con objeto de servir al “interés general”. En un colectivo así se permanece “de por vida”.

La selección de los funcionarios públicos se hace, por mandato constitucional (art. 103.3 CE) con criterios de mérito y capacidad.

Es importante que la ciudadanía tenga un buen concepto del Ingeniero de Caminos del Estado, como garante de sus intereses y defensor de la correcta inversión de fondos públicos, primando la lealtad y la independencia profesional en todas sus actuaciones.

Palabras clave

Función pública, interés general, planificación, proyectos, construcción, conservación, explotación, red de carreteras del Estado

Abstract

The Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, the Spanish state civil engineering corps, receive very specific training to ensure that public money is administered in a precise and responsible manner, and hence the requirement for “a sense of public service” (in addition to common sense) together with the knowledge required to serve the “public interest”. This is a group to which one belongs “for life”.

In accordance with the Spanish Constitution (art. 103.3), the selection of civil servants is made on the basis of merit and capacity.

It is important that the public regard the State Civil Engineer as a guarantor of their interests and a defender of the correct investment of public funds and one whose every action is governed by scrupulousness and professional independence.

Keywords

Public service, general interest, planning, projects, construction, conservation, development, State road network

Cuando terminas la carrera de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos o lo que hoy en día se denomina máster de ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, es decir, un grado de ingeniería civil más un máster específico de 120 créditos y te planteas estudiar una oposición que te permita formar parte del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado, es muy probable que no tengas conocimiento “real” de lo que supone “ingresar” en un “Cuerpo de Funcionarios” específico como éste; se trata, en realidad, de un colectivo jerarquizado, dotado de una formación muy específica, con objeto de gestionar el dinero público de forma rigurosa y responsable, de ahí el plus que supone contar con “sentido de servicio público”

(además de sentido común) añadido a los conocimientos, con objeto de servir al “interés general”. En un colectivo así se permanece “de por vida” y se presupone que con el paso del tiempo se va adquiriendo mayor responsabilidad y remuneración en los puestos que se van ocupando, esto es lo que se conoce, dentro de la administración, como “carrera”, creándose entre los funcionarios pertenecientes a este “cuerpo” un fuerte “corporativismo”.

Es importante saber que la selección de los funcionarios públicos se hace, por mandato constitucional (art. 103.3 CE) con criterios de mérito y capacidad, como garantía de la imparcialidad en el ejercicio de las funciones de la

Administración Pública. Así, ese sistema de acceso por oposición, que el “aspirante u opositor” lo ve como algo “rebuscado” e “inabordable”, proporciona profesionales cualificados que permiten servir al interés general de todos los españoles.

Los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos después de una época de bonanza económica, en la que la inversión de capital público en infraestructuras era enorme, ejecutándose las principales autovías y autopistas de este país además de las primeras líneas de alta velocidad (Madrid-Sevilla), se vió sorprendido por una fuerte crisis económica, viviendo ajustes de plantillas en el sector privado prescindiendo de numerosos ingenieros cualificados con 10/15 años de experiencia. Hoy día, esos ingenieros de edad media se plantean también, en muchos casos, el acceso a la función pública. Por esta razón, es muy importante que exista una coherencia entre las exigencias para desarrollar las funciones propias del sector público y las del sector privado.

Es importante que la ciudadanía tenga un buen concepto del Ingeniero de Caminos del Estado, como garante

de sus intereses y defensor de la correcta inversión de fondos públicos, primando la lealtad y la independencia profesional en todas sus actuaciones.

Más de 500 ingenieros de Caminos han presentado su solicitud para participar en el último proceso selectivo que se publicó en el BOE en 2016 en el que se ofertaron 38 plazas. Este elevado número de opositores contribuye a poner en valor la función pública y además a bajar la tasa de reposición de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado, que actualmente es elevada, ya que en los últimos años, muchos de nuestros funcionarios públicos de gran valía y prestigio se han jubilado y al mismo tiempo no se han convocado oposiciones.

Los ingenieros de Caminos del Estado están repartidos por toda la geografía española, formando una red totalmente organizada y jerarquizada en lo que a la gestión de las carreteras o infraestructuras viarias del Estado se refiere, dentro del Ministerio de Fomento (Dirección General de Carreteras, sobre todo), existiendo en la actualidad un total de 339 funcionarios públicos. En otros ámbitos como: ferrocarriles, gestión del transporte terrestre, evaluación



Fig. 1. Viaducto del Regueirón (Asturias)



Fig. 2. Puentes de Izbor (Granada)

de impacto ambiental, obras hidráulicas y costas también hay funcionarios públicos pertenecientes a este Cuerpo, por lo que en definitiva están repartidos entre el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente (Mapama), principalmente, llegando a un total de, aproximadamente, 600 funcionarios.

El día a día, de los funcionarios que trabajan en el Ministerio de Fomento, en el ámbito de las carreteras, centro directivo del que formo parte, depende lógicamente del departamento en el que presten sus servicios.

Imaginemos, la hoja de ruta que sigue una infraestructura desde su planificación a su puesta en servicio y su vida útil, del mismo modo se reparten las tareas entre los 202 funcionarios públicos que trabajamos en “carreteras”, existiendo, por tanto, departamentos de: estudios y proyectos, construcción, conservación, explotación y contratación. Además contamos con pequeñas organizaciones repartidas por todas las Comunidades Autónomas (menos País Vasco, Navarra, Canarias y Baleares, en donde están transferidas, actualmente, las competencias en materia de carreteras a las comunidades autónomas) y que completan la malla que consolida la gestión de la red de carreteras estatal, trabajando más cerca de los problemas diarios que surgen en la gestión de las mismas; vialidad invernal, cortes de tráfico en donde hay que buscar pasos alternativos, reuniones con alcaldes y representantes públicos que demandan actuaciones que consideran mejorarán la

calidad de vida de los paisanos, ¡en fin!, como en cualquier trabajo, tú planificas tu día y siempre surgen temas que desvían, en mayor o menor medida, esa planificación.

Los ingenieros responsables de la “planificación y redacción de estudios y proyectos” deben planificar objetivamente las infraestructuras que resulten más necesarias, atendiendo a criterios de: vertebración del territorio, equilibrio regional, demanda social o rentabilidad, estableciendo un orden de prioridades. Supervisar la redacción de los proyectos seleccionados, que redactan consultoras de reconocido prestigio, supone velar por el cumplimiento, en todo momento, de la extensa normativa vigente: Ley de carreteras, Ley de evaluación ambiental, Ley del ruido, Ley del Patrimonio Histórico Español, Ley de contratos de las administraciones públicas, etc..., así hasta conseguir un proyecto ajustado en su presupuesto, eficiente y sostenible.

Los ingenieros responsables de la “construcción” de esas infraestructuras proyectadas, han de dedicar sus desvelos a: la buena gestión del control y vigilancia de las mismas, la correcta tramitación de los expedientes expropiatorios, gestionar con éxito las desviaciones que se producen en los plazos de ejecución y las “sorpresas” en el transcurso de la obra, la gestión adecuada de la seguridad y salud durante la ejecución y las continuas reuniones de seguimiento con el equipo de ingenieros de la constructora, que ejecuta la obra.

Los ingenieros adscritos a las tareas de “conservación”, se apoyan en los estudios sobre los parámetros de referencia que se utilizan para constatar el buen estado de nuestras carreteras, es el caso de índices como el IRI, CRT, deflexio-



Fig. 3. Viaducto de Contreras (Valencia)



Fig. 4. Enlace de Sarón (Cantabria)

nes y otros que mediante campañas dirigidas también por funcionarios reflejan datos de la red totalmente actualizados. La buena conservación de la red estatal obliga a saber lo antes posible, las anomalías que pueden surgir en el estado y funcionamiento de las carreteras, pasando por una buena auscultación de las obras de paso (viaductos y puentes), grandes desmontes y terraplenes y una buena red de inspección que llega hasta el último p.k. de la red. Además están pendientes de conocer en tiempo real, las necesidades de carácter preventivo y paliativo en los períodos de vialidad invernal (tratamientos preventivos y curativos y retirada de nieve con maquinaria específica, tanto de empuje como dinámica) y que sean mínimas las perturbaciones al tráfico como consecuencia de las nevadas.

Planificar campañas de: refuerzo de firme, repintado de las marcas viales y reposición de la señalización vertical no es tarea fácil cuando se trata de hacerlo en más de 26.500 km, de red de carreteras del Estado entre: autopistas, autovías, carreteras multicarril y carreteras convencionales. Por último y no menos importante, reponer elementos de balizamiento como barreras dañadas por accidentes, es otra actividad periódica dentro de la conservación.

Los ingenieros dedicados a la “explotación” tratan diariamente con expedientes sumamente complejos, es el caso de informes: a Planes Generales Urbanísticos de los Ayuntamientos, al uso excepcional de las carreteras estatales (paso de transportes especiales, uso para rodaje

cinematográfico o cualquier otro uso excepcional), a la viabilidad de accesos y conexiones a la red estatal por carreteras de otros titulares, a la implantación de áreas de servicio, reclamaciones o infracciones de usuarios de la red, etc. Sin olvidar las auditorías que sobre seguridad viaria llevan a cabo en muchas actuaciones, tanto en las fases de proyecto y obra como en la de la infraestructura en servicio, todo ello para garantizar una red de carreteras además de útil y cómoda, segura.

Los ingenieros que prestan sus servicios en el departamento de “contratación” conviven con montañas de expedientes y contratos que hay que tramitar con gran agilidad para: la redacción de proyectos, la ejecución de obras, el seguimiento y control de obras. Además de tramitar cualquier incidencia de carácter contractual como es el caso de modificados y complementarios. Velar por el cumplimiento del presupuesto, es decir, invertir todo lo que se programa año tras años, se convierte, en el contexto actual, en un deber moral para todos.

En todo centro directivo hay funcionarios públicos que “asesoran” y son responsables de dar respuesta a todas las preguntas parlamentarias que surgen y de poner en conocimiento de la ciudadanía, mediante la redacción de notas de prensa, de cualquier avance en un proyecto o en una obra que constate, en tiempo real, el buen funcionamiento de este colectivo de funcionarios públicos, del que formo parte, con gran orgullo y sentido de la responsabilidad.

Además, y sin ánimo de agobiar, contamos con ingenieros que han ido adquiriendo mucha experiencia que participan activamente en: jornadas, seminarios, congresos y cursos, así como en grupos de trabajo nacionales y a nivel europeo (participando en la elaboración de directivas de la UE) o iberoamericano. Ellos son responsables de la elaboración de la normativa básica de carreteras, herramienta imprescindible para las diferentes administraciones responsables de este tipo de infraestructuras (diputaciones, comunidades autónomas, ayuntamientos, etc.). Son foros, todos ellos, donde se comparten conocimientos y experiencias en las distintas especialidades.

Las demarcaciones son esas pequeñas organizaciones a las que se aludía al principio, ubicadas en cada una de las comunidades autónomas donde la titularidad de la red de carreteras es del Estado. En ellas, los ingenieros de Caminos del Estado desarrollan una labor muy intensa,



Fig. 5. Puente de Cádiz

es como en la batalla en donde en primera línea, están “los soldados de a pie”. Ellos, mantienen reuniones casi a diario con Ayuntamientos, Delegaciones del Gobierno, departamentos afines pero de titularidad autonómica (consejerías de patrimonio, de conservación de la naturaleza, de carreteras, de transportes, etc.) solucionando asuntos que surgen, tanto de la redacción de proyectos, como de la ejecución de obras de construcción o conservación.

Cuando tienes reuniones sobre seguimiento en la redacción de proyectos con ingenieros del cuerpo en demarcaciones, te das cuenta que son verdaderos expertos “todo terreno”, tomando conciencia de la cantidad de incidencias que pueden surgir durante la ejecución de la obra posterior y de la cantidad de aportaciones que se hacen en esas reuniones, con objeto de mitigar dichas incidencias y todo ello gracias a la dilatada experiencia de nuestros ingenieros. Por poner un ejemplo, “un inocente” cruce de la autovía que estamos proyectando, bajo una línea de alta tensión en donde la distancia entre torres es de 200 metros, da lugar a flechas, en los cables de alta tensión, en el centro de vano de hasta 1 metro y que obliga; o bien en la fase de proyecto a plantear bajar la rasante de la carretera que se proyecta o bien, en la fase de obra apuntalar la línea. Son muchos los servicios afectados en la ejecución de una carretera: líneas de ferrocarril, gaseoductos, canales de desagüe, líneas eléctricas, redes de regadío, caminos vecinales y por esta razón, hay que reponer esos servicios dignamente, y como dicen los más veteranos, “hay que tener en cuenta todos los detalles, ya que Dios lo ve todo”.

Al final, tomar la decisión de estudiar una oposición para ingresar en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado exige muchos meses de dedicación exclusiva al estudio de un extenso temario, pero lo que nos debe de “imponer” es que también nos exige, una vez superada la oposición y el proceso selectivo, “jurar o prometer” que “por mi conciencia y honor cumpliré y haré cumplir...”. En definitiva, somos funcionarios públicos que servimos con lealtad al interés general. **ROP**

