

# REVISTA DE ESTUDIOS DE LA VIDA LOCAL

AÑO IX

NOVIEMBRE-DICIEMBRE 1950

NUM. 54

## Los Ayuntamientos y la nueva Ordenación de Transportes por Carretera

Insistentemente hemos venido lamentando el hecho de que nuestra legislación moderna, especialmente en lo que atañe a la industria y comercio, casi sistemáticamente ha prescindido del Municipio, no obstante la necesidad de que, al menos, fuera oído cuando se trate de crear, alterar o modificar una industria o, sencillamente, del aprovechamiento de bienes públicos en los casos en que éstos están íntimamente ligados y tienen una influencia directa en la vida económica del Municipio, con las naturales repercusiones para la Economía comarcal e, incluso, de la nación (1).

Por eso quiero señalar con satisfacción el que, por fin, una disposición reciente, de importancia suma para la Economía nacional, cual es el Reglamento de la Ordenación del Transporte por Carretera, de 9 de diciembre de 1949, rompiendo esa tendencia, llama a información pública a los Ayuntamientos interesados en el servicio de que se trate. Señalamos el hecho con satisfacción y queremos ponerlo de relieve, ya que se nos antoja transcendental el que los Ayuntamientos puedan dejar oír su voz para que el Poder público consienta cuanto antes que se establezcan los servicios regulares de viajeros que razonadamente pidan los pueblos, es decir, en aquellos casos en que, con más o menos defectos de forma, aquéllos aleguen razones que justifiquen el servicio demandado para remediar con ello la triste situación de tantos pueblos

---

(1) Vide. «El Municipio Rural». Notas sobre su personalidad, su economía y su Hacienda, Ed. Bosch. Barcelona.

españoles ; de modo especial nos referimos a los de la extensa zona rural que, abandonados y alejados del ferrocarril, no tienen otra solución para sus legítimos anhelos, para lograr el contacto con el mundo civilizado y para lograr el grado de desarrollo y madurez a que tienen derecho, que les llegue el auto de línea, única forma, decimos, de salir del aislamiento y soledad en que viven.

El Reglamento de la Ordenación del Transporte mecánico por carretera, con minuciosidad y detalle que no es del caso analizar, aborda el problema de la concesión de los servicios públicos regulares, señala y puntualiza los trámites a seguir, y fija las condiciones básicas que deberán observar los concesionarios, a la vez que impone un cúmulo de prestaciones, alguna de ellas nada fáciles en el momento presente, para la realización de estos servicios, exigiendo que los vehículos, y aparte de las condiciones de seguridad, que siempre nos parecerán pocas, establece otras que pudiéramos llamar suntuarias, que parecen poco apropiadas, sobre todo, establecidas con carácter general, en un momento en que es casi imposible adquirir una unidad nueva y se castiga al que logra adquirirla, teniendo que carrozarla en una forma tan suntuosa que no obstante tener que circular por carreteras de tercera y, a veces, de cuarta, el coche tendrá que presentarse como de primerísima, casi casi con butaca. Como antes decimos, no es del caso analizar esta interesante ordenación, que viene a resolver uno de los problemas de nuestra vida económica, cuya importancia y trascendencia en el orden económico es fácil comprenderla, si se tiene en cuenta la extensísima red de servicios existentes y, sobre todo, desde el punto de vista de interés nacional, los muchísimos servicios que esperan ser establecidos, que afectan precisamente a zonas menos rentables para las empresas concesionarias (al menos en los comienzos de su actuación), pero que comprenden cientos y cientos de pueblos, que aun siguen sin tener asegurado el servicio de viajeros, bien porque las carreteras se terminaron cerrado ya el período de concesiones según la legislación antigua, o porque en aquel entonces no había estímulo para la implantación del servicio.

Lo interesante, como decimos, a los fines de este trabajo, es que el artículo 11 de este Reglamento dispone que, una vez solicitada la concesión de un servicio público regular de viajeros, mer-

cancias o mixto, con la Memoria y estudio técnico que al efecto establece la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, resolverá acerca de la suficiencia del proyecto y estudio económico presentado, y declarada aquélla remitirá un ejemplar de la Memoria y planos a cada una de las Jefaturas de Obras Públicas interesadas, para que sea sometido a información pública por plazo de treinta días, previo anuncio en el «Boletín Oficial» de la provincia y en un periódico de la capital, y a dicha información «serán llamados expresamente los Ayuntamientos interesados». No dice más el legislador, pero así queda consagrado lo que pudiéramos llamar el derecho de voz, el derecho a ser oídos los distintos Municipios a quienes pueda afectar el proyecto de línea de que se trate.

El trámite es interesante, porque, como en uno de sus últimos párrafos dice el propio artículo 11, terminada la información pública emitirán sus informes: primero, las Juntas de Coordinación; segundo, las Jefaturas de Obras Públicas; tercero, la Inspección Central de Circulación y transportes por carretera; y cuarto, el Consejo superior de Ferrocarriles y transportes, para, en última instancia, resolver el Ministro de Obras Públicas, «sobre la necesidad del servicio» y, por tanto, importa mucho que cuando una línea interese a uno o a varios pueblos, los Ayuntamientos acudan a la información, documentando lo mejor que puedan sus peticiones, con objeto de que los distintos Organismos técnicos que después han de informar tengan en cuenta las manifestaciones que haga el Ayuntamiento demandando un servicio determinado, peticiones que como lógicamente responderán a un sentido de justicia, de legítimas ansias de progreso, serán tenidos en cuenta en todo caso, aun cuando puedan ser impugnadas por esta o aquella Empresa, que, naturalmente, a la vez que defienda sus intereses privados, puede, en muchos casos, significar un veto, una oposición a las legítimas aspiraciones de todo un vecindario o de varios Municipios.

Hay que oír a todos los pueblos y atender preferentemente sus aspiraciones, siempre que sean justas, racionales, aun cuando ellas estén en pugna con las pretensiones o posiciones que adopten las Empresas, por poderosas que éstas puedan ser. El Municipio, junto

a los limitados intereses que representa, es parte del todo nacional, y su voluntad y sus aspiraciones tienen un eco, un sentido nacional que no debe ser desconocido cuando se produzcan esas situaciones encontradas a que antes nos hemos referido, de pugna con las Empresas privadas.

A esa información se llama también a los concesionarios de servicios regulares que exploten itinerarios con algún punto de contacto con el solicitado, el respeto a los derechos adquiridos así lo aconseja, y nos parece acertada la audiencia de ellos, pero en la mayoría de los casos estos concesionarios no les guiará el interés público al objetar que se otorgue la concesión solicitada, pero de modo principal la defensa de su derecho, de sus intereses patrimoniales que, como decimos, bien merecen ser respetados y es justo que se les consienta, se les facilite la defensa de ellos. En cambio, la voz de los pueblos representados por sus respectivos Ayuntamientos expresarán el anhelo de una ciudad o de una sencilla aldea que ve en el servicio proyectado una mejora, un beneficio para todo el pueblo, teniendo asegurados sus desplazamientos y comunicaciones hacia horizontes que puedan interesarles y que no atendían los viejos concesionarios, porque en la iniciación de estos servicios no se tuvo en cuenta, acaso, la expansión económica que en este último decenio pudo tener determinada ciudad o comarca.

Es obligado reconocer el acierto de esta reforma que brinda a los pueblos la oportunidad de abogar porque se respeten sus anhelos, sus ansias de progreso y de bienestar. Ahora se brinda oportunidad con un sentido verdaderamente democrático para que se oiga la voz del pueblo, para que los Municipios españoles representados por sus Ayuntamientos, acudan a esos expedientes informativos, expongan razones que aconsejen el establecimiento del servicio solicitado, o las modificaciones que estimasen de mayor conveniencia. Los Concejos tienen voz en esta especie de plebiscito y su voz debe ser oída por encima de las actitudes oposicionistas de las Empresas, sobre todo cuando éstas, lejos de fundarse en derechos, invoquen meramente intereses. El interés de la Empresa, que en todo caso debe ser respetado, debe estar subordinado al interés público, sobre todo cuando se trata de asegu-

rar comunicación fácil a un pueblo, cuando a éste se le facilita un viaje directo, cuando a un vecindario se le va a permitir el que pueda ir y volver en el día a la Capital del Partido judicial, a la Capital de la provincia, al centro comercial, o, sencillamente, a la ciudad que a la vez de facilitarle medios de abastecimiento especial, le ofrece unos servicios facultativos que necesite usar con frecuencia, como son la visita a los médicos, a los abogados, y, en general, a los técnicos de todas las ramas del saber.

Es de esperar que los Ayuntamientos valorarán en su justo límite la facultad que ahora le confiere el Gobierno español, que demuestra un vivo sentido de preocupación por las conveniencias de nuestros pueblos. No es frecuente esto en el derecho positivo español. Pocas veces se le concede beligerancia, sobre todo al Ayuntamiento rural, máxime cuando ha de enfrentarse con la poderosa Empresa a quien se le otorga una concesión de servicio público, tan interesante como es, por ejemplo, un aprovechamiento hidroeléctrico, al amparo del que se obtiene un torrente de energía eléctrica que se transporta a lejanos mercados, sin que a estos pueblos, donde precisamente radica esta riqueza, se les asegure la dotación necesaria para colmar sus necesidades. Ahora, estos Ayuntamientos tienen ocasión y oportunidad para formular sus peticiones, siempre de modo racional y justo, que es de esperar tengan el eco debido en los Organismos llamados a resolver, y, seguramente, cuando un pueblo y otro aboguen por que se conceda un servicio, tendrán la mejor acogida, aun cuando haya alguna resistencia por parte de otra Empresa, máxime teniendo en cuenta que la concesión deberá hacerse sin merma ni perjuicio para la que formule oposición y, en cambio, que con el nuevo servicio ningún dispendio se va a ocasionar al Estado, pero va a satisfacer los justos anhelos de unos pueblos directamente interesados en que se establezca ese servicio que les asegura el contacto regular y diario con los centros vitales que por diversos motivos y razones les puede interesar visitar. Nos referimos, claro está, a aquellas peticiones razonadas y asequibles a la potencialidad económica de las Empresas, para dejar descartadas a las peticiones meramente utópicas o de pura fantasía, sin base económica de ninguna clase, que, naturalmente, no pueden prevalecer ni deben ser

tenidas en cuenta, ya que en estos casos, más que favorecer al interés público, ocasionarían sólo perjuicios y trastornos, incluso, para la economía nacional.

Es parco el Reglamento al conceder la audiencia a los Municipios interesados, pero el buen sentido de los gestores de las Corporaciones es de suponer sea bastante garantía que asegure un proceder honesto en este orden de cosas, alejando la posibilidad de torpes y bastardos manejos que pudieran ser gravemente dañosos para el propio vecindario, como ocurriría, por ejemplo, si por simpatías a un concesionario preestablecido dejan de acudir a la información pública de un proyecto tan esencial que pueda desviar el tránsito hacia otras comarcas, y precisamente por ese silencio, por esa incomparencia, no fuese autorizado el nuevo servicio, objeto de información pública. Igualmente sería imperdonable que hicieran un abuso de este derecho, desvirtuando las conveniencias y anhelos del pueblo en favor de uno u otro peticionario, sino que han de proceder con plena objetividad a impulsos de un sano afán de progreso y siempre con rectitud y justicia.

Equivocado sería también el proceder de aquellos Ayuntamientos que condicionen la concesión de nuevos servicios a que los ómnibus paren en determinada plaza o en los que hiperbólicamente llaman algunas Corporaciones «Estaciones de viajeros»; todo ello es ajeno al trámite informativo que se concreta a decir si interesa, si es o no de suma conveniencia, o, por el contrario, es funesto el que se establezca el servicio en cuestión; a ello debe limitarse la petición municipal, más aquellas consideraciones que entiendan oportunas respecto a los horarios, a la frecuencia de servicios, etcétera, etc., sin tocar para nada otras cuestiones ajenas a la concesión objeto del expediente informativo.

Claro es que esta audiencia es innecesaria cuando se trate de expedientes que se tramiten a petición de las Diputaciones provinciales, ya que ello es de por sí garantía suficiente del interés público, y sería ocioso el llamamiento a los Ayuntamientos, a cuyos términos afecten el servicio.

C. MARTÍN-RETORTILLO

Abogado del Estado

Barcelona, 1950.