



**Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del TT,
antiguo de Intervención del Estado
en la Explotación de Ferrocarriles**

Fernando José Cascales Moreno

*Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*

*Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*



*Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*

**Historia del Cuerpo Técnico de Inspección
del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado
en la Explotación de Ferrocarriles**

Fernando José Cascales Moreno



*Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*

© 2014. Fundación Francisco Corell, de esta edición
© 2014. Fernando José Cascales Moreno
Edición no venal

Producción editorial:
ISBN - 978-84-617-2037-8
D.L. - M- 31270 - 2014



*Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*

A unos ojos verdes



*Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*

PRESENTACIÓN

*Por D.Santiago González-Varas Ibáñez, Catedrático
de Derecho Administrativo de la Universidad de Alicante y Abogado*



A efectos de presentar el libro, éste cuenta con una introducción y una descripción de las etapas históricas del cuerpo de "INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN LA EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES", el estudio de su normativa reguladora desde su origen y posterior evolución.

Destacaría como al tiempo que se exponen estos aspectos, van saliendo cuestiones importantes desde el punto de vista general del Derecho administrativo. Considérese que esta disciplina se forma en el siglo XIX y que este libro es un recorrido histórico por dicho siglo, siendo el transporte (en cuanto a su legislación reguladora) uno de los motores principales (en conexión con la obra pública) del citado Ordenamiento administrativo, por lo que los datos y reflexiones que se contienen tienen un valor desde este prisma general.

Hay además ciertas constantes, como la subyacente presencia conjunta de elementos públicos y privados. De hecho, el Cuerpo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles se conforma en un primer momento con funcionarios del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, pero como institución independiente y diferenciada, en unas fechas de plena vigencia de las Leyes General de Ferrocarriles y de Policía de Ferrocarriles de 1877, en que este modo de transportes se desarrollaba por medio de compañías privadas, cuya actividad precisaba de control. Nos encontramos en el periodo de la Regencia de D^a M^a Cristina de Habsburgo-Lorena, siendo Presidente del Consejo de Ministros Antonio Cánovas del Castillo, y Ministro de Fomento Alberto Bosch y Fustegueras.

Por otra parte, según nos cuenta el libro, la creación misma de este Cuerpo responde a la necesidad de gestionar las problemáticas de orden mercantil y administrativo que las compañías privadas ferroviarias ya planteaban desde el inicio de este modo de transporte en España.

Con cierta envidia o nostalgia a veces, un administrativista capta, bajo los datos, elementos de fondo relativos a estos momentos de gestación del Derecho administrativo en que se legisla buscando la prosperidad y el bien general lejos de ciertos enfoques propios de nuestro tiempo, a veces capaces de aburrir a cualquiera (de "quién es la competencia", "cómo se puede privatizar más").

Atención especial se concede también a las leyes posteriores a la Guerra Civil, de 24 de enero de 1941. O de 27 de diciembre de 1947, 30 de julio de 1987 LOTT.

En particular el tema de la "inspección" no ha merecido especial atención a la doctrina administrativista, salvo un trabajo excelente del profesor palentino Ricardo Rivero Ortega, materia que plantea matices exquisitos para un publicista. Pero en cuanto al tema objeto de este libro, como ya habrá podido entrever el lector, nunca se ha escrito esta historia, que ha tenido muchas vicisitudes, siempre unidas al transporte terrestre, como único Cuerpo del Estado que existe y ha existido especializado exclusivamente en esta materia, tal como nos informa Fernando José Cascales.

La Inspección en el transporte terrestre viene indisolublemente al ferrocarril, cuya actividad de inspección se remonta al Real Decreto de 11 de marzo de 1.857. El Cuerpo de funcionarios de Interventores en la Explotación de Ferrocarriles se creó por la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado 1895 a 1896 (art.32).

La historia del Cuerpo va fluctuando, como el lector verá, entre su mayor o menor conexión con el ferrocarril estrictamente, o con la inspección del transporte por carretera.

En el libro se resumen los hitos, preferentemente normativos, que han marcado cada una de estas tres etapas, diferenciadas claramente por los radicales cambios relativos a sus competencias, que en definitiva han dado al Cuerpo la nota de inestabilidad, dados los bruscos cambios que de que ha venido siendo objeto respecto de sus competencias, y que fácilmente derivan en que su historia pueda desglosarse en las anteriormente explicitadas tres etapas.

En cuanto tal, la idea de implantar una institución funcional especializada es bastante tardía, siendo la primera norma de regulación del Cuerpo el Decreto de 1 de septiembre de 1895. De esta forma, se ayuda a la gestión y control de los ferrocarriles, por entonces empresas privadas.

Siempre son de agradecer trabajos de este tipo, al menos para que no se pierda la memoria en torno a este longevo Cuerpo de funcionarios públicos. Desde luego, al menos hay que valorar siempre el esfuerzo hecho y la generosidad de quien escribe y nos brinda su tiempo y dedicación, lejos de lo que a veces ocurre en este mundo científico, en el cual, además de derrochar uno su tiempo, después parece irritar a algunos que otros publiquen, como si fuera asumir un acto de protagonismo o representación de algún que otro pecado capital.

Tiempos difíciles para lo científico, los actuales, en los que lo bueno ha pasado a ser malo y lo malo bueno. Y hasta será que el mejor científico sea quien menos cumpla este oficio, o a la inversa, desanimando al interesado, y quedando finalmente sometido a valoraciones frívolas, que suele ocurrir cuando algo se desvirtúa y entra en crisis.

No va a ser ésta la actitud de quien presenta esta obra, bien consciente de lo que cuesta todo esto, sino más bien aplaudir una publicación por parte de quienes están en condiciones de aportar su conocimiento.

El autor, entre otros cargos, ha ostentado el de Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera (1996-1999), con competencias, también, en la infraestructura ferroviaria, teniendo de esta forma una visión desde dentro o en directo de esta temática del transporte en la que es consumado especialista.

Fernando Cascales nos presenta esta obra en un momento de madurez, a modo en parte de recordatorio emotivo de personas y de años pasados.

En gran parte este Libro constituye un modo de agradecimiento a la Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre, antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles.

Asimismo representa un estudio que revela inquietudes personales, al ser una ampliación y puesta al día de un estudio que publicó el autor en el número 137 (año 2012) de la Revista de ASINTRA, dedicado a Alfonso Sánchez Marcos.

La institución funcionarial objeto del libro trasciende el propio tema que directamente se analiza, ya que a su través puede verse una parte importante de la historia ferroviaria de España, así como del transporte público de viajeros y de mercancías por carretera, sobre todo en lo concerniente a los ámbitos de la gestión pública de estos modos y de la ordenación jurídica de los mismos.

Para realizar un libro histórico se precisa siempre un conocimiento de la materia y también una metodología a la hora de consultar las fuentes (en este caso: Gaceta de Madrid, Revista de Obras Públicas, Legislación y Jurisprudencia de Los Caminos de Hierro de España de R.Foyé, Revista Derecho y Economía del Transporte de la Asociación profesional del Cuerpo de Inspección del TT, etc).

Nos confiesa el autor que lamenta que otros pioneros del transporte no escribieran en su día sus experiencias a partir de los difíciles años de la posguerra civil, perdiéndose así con ellos tan importante fuente histórica. Al menos contamos, entonces, con esta fuente.



*Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*



*Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*

PRÓLOGO

*Por D. Juan Miguel Sánchez García, ex Director General de
Transporte Terrestre y ex Presidente del Comité de Regulación
Ferroviaria, del Cuerpo Técnico de Inspección del TT. Vocal Asesor de la
Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda*



Agradezco a quien fue mi jefe en la Administración de transportes, como Director General, y posteriormente compañero y amigo, Fernando José Cascales Moreno, la petición y la confianza para que abra con un prólogo su obra acerca de la Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre, cuya denominación al ser creado fue la de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles.

Es un libro erudito y cargado de los datos más relevantes de la historia de un Cuerpo funcional que ya ha vivido a caballo de tres siglos, apoyado el texto, escrito con frescura y solvencia, en las normas de cada momento.

Lo importante de este libro es lo que te deja de peso, primero como reconocimiento a las personas que han entregado su trabajo a esas tareas que tienden a poner orden en un sector tan complejo y tan estratégico, y, en segundo lugar, también queda esa pregunta que deja abierta: ¿y ahora qué? Somos muchos, -y él lo ha sido, y lo ha demostrado conmigo-, que lejos de acomodarse o de pensar que un puesto es para toda la vida, se ha preocupado por pensar ¿quién va a continuar mi trabajo?

La administración de la cosa común, en este caso de la organización pública del mundo del transporte terrestre, necesita personas preparadas, conocedoras profundas de los vericuetos de dicha actividad y sobre todo honestas. Esa escuela de profesionales que fue el Cuerpo de Inspectores del Transporte (digo fue porque llevamos décadas sin convocatoria de nuevos inspectores no porque este extinguido), ¿cómo va a tener continuidad?, ¿se nutrirá de funcionarios viajeros que pasan de largo sin haberse enterado?

En mi caso ya está próximo, y me parece extraño, el momento en que cumpliré los treinta años de trabajo continuado en el Ministerio de Fomento (antes Transportes) como funcionario de carrera a partir de superar la oposición para ingreso en el citado cuerpo.

Mi entrada coincidió con un momento concreto en que se quiso reorganizar y modernizar la actividad de inspección del transporte terrestre. Recién aprobada la Ley de inspección y sanción en 1984, y creada la Subdirección General de

Inspección del Transporte Terrestre de la Dirección General de Transportes Terrestres, en donde me integré, se quiso dar un impulso importante -demandado por el sector y dirigido especialmente al transporte por carretera-, a la actividad de inspección, control, respeto a la ley y a la ordenación, y sobre todo introducir una buena dosis de disciplina entre los que ejercían la actividad.

En aquellos primeros años de mi experiencia profesional coincidí con muchos de mis compañeros de promociones anteriores y posteriores a la mía, y con otros compañeros miembros de otros cuerpos funcionariales.

Debo advertir y reconocer a la vez, sobre mi espanto natural, propio de mi carácter, a todo lo que supone la pertenencia a un grupo, y por lo tanto recuerdo mi aversión a las conversaciones tan "apasionantes" sobre los muchos agravios que pudieran sufrir los probos funcionarios. No lo pongo en mejor ni en peor lugar, pero sin ser una persona asocial no suelo descansar mis emociones en ningún club, partido, asociación, y, en general, no suelo participar de la euforia o la tristeza que te da el grupo.

Pero ya por aquel entonces todavía podíamos encontrar un sistema corporativista muy exacerbado en la administración civil, no menor del que acababa de conocer en el Ejército del Aire, donde estuve casi un año como alférez, o en la propia universidad, que era mi experiencia anterior. Te podías encontrar con algunos trabajadores del Ministerio que llamaban "compañeros" sólo a los que eran de su mismo Cuerpo o de su mismo grupo.

En fin, eran otros tiempos en una Administración que trataba de salir adelante y de ponerse a la altura de las circunstancias históricas, todavía con su clasismo rancio, con unas pocas máquinas computadoras de tarjetas perforadas, y preparándose para entrar en la Comunidad Económica Europea.

En cualquier caso encontré buenos amigos y un grupo de profesionales con los que trabajé y disfruté en aquellos años de juventud, y fue por ellos que no tuve problemas en presidir la Asociación del Cuerpo de Funcionarios de Inspección del Transporte Terrestre, con la compañía en la Directiva de profesionales de primer nivel como Miguel de Frías Aragón y Jesús Miranda Cerezo, entre otros,

aunque me cupo el extraño honor de ser el último presidente, por voluntad de todos sus miembros.

En aquellos años, primero con Manuel López Gallinal, y siempre con Alfonso Sánchez Marcos como jefe directo, participé en la organización de las inspecciones de transporte terrestre en frontera y en aquellos puertos que conectaban con terceros países, con entrada y salida de camiones y autocares, como Algeciras, aunque poco después tendría que trabajar en preparar el desmantelamiento de algunos de los citados controles permanentes, los interiores, con motivo de la adhesión de España al Tratado de Schengen.

Fueron tiempos de poner en marcha también sistemas coercitivos más contundentes previstos en la nueva Ley y luego incorporados también a la Ley 16/1987 de Ordenación del Transporte Terrestre, aprobada el 31 de julio de 1987, como eran el precinto de vehículos y de locales con los que se llevaba a cabo actividades de transporte o de intermediación de transporte clandestino.

Recuerdo de manera especial el primer precinto de un camión en Mejorada del Campo que llevamos a cabo junto a un estupendo compañero que era José Miguel de Peña, igual que el precinto de un local en Atocha acompañados de un dispositivo de policías antidisturbios, lo que no podía dejar de impresionar.

Empezamos a viajar por toda España inspeccionando y colaborando con las CCAA, que acababan en 1987 de recibir por delegación del Estado las transferencias de competencias en algunas materias de inspección del transporte terrestre.

La gran obsesión era poner disciplina en un sector básico para la economía y para la movilidad de los ciudadanos, y tratar de atajar aquellas conductas ilegales que suponían una ventaja competitiva entre operadores en unos mercados con una gran competencia. Los controles internacionales no eran menos.

Comenzaban a tener presencia en España las empresas de transporte extranjeras y, por ello, veíamos circular por nuestras carreteras un buen número de vehículos pesados, al principio amparados en autorizaciones bilaterales y en pocos casos multilaterales, de la CE o de la CEMT.

La formación de la Guardia Civil y de las policías autonómicas no era de menor importancia e intensidad, una normativa tan compleja y prolija como la del transporte debía de ser conocida por los agentes que tomaban parte en la vigilancia de lo que sucedía en la carretera. Y para ello había que preparar material y participar en su formación, muchos cursos en Valdemoro -luego en Mérida-, o en Arkautz (la academia de la Ertzaintza), cuando no en las agrupaciones de tráfico de la Guardia Civil o con los Mossos de Esquadra o la Policía Foral de Navarra. Los controles eran cada vez más exhaustivos, los planificábamos adecuadamente y requerían nuestra presencia en carretera, dirigiendo la operación, de día y de noche, a veces con tres turnos.

Especialmente los controles de pesaje de vehículos pesados de transporte por carretera -recuerdo campañas en Pesues en Cantabria, en Gillena (Sevilla), en Épila (Zaragoza), o en Valencia-, aprendiendo lo que era un tres ejes o un cinco ejes, o los problemas derivados de llevar mercancías peligrosas y mercancía perecedera o de la estiba, cómo trabajaba un autónomo o una gran empresa. Los principios con el tacógrafo o con los tiempos de conducción y descanso no eran problemas menores; frente a la indudable complejidad de la materia, había que tratar de simplificarla y darla a conocer a todos los que debían cumplirla y a cuantos debían vigilar su cumplimiento.

Y no eran pocos los retos y los incumplimientos. Las cantidades también habían subido considerablemente a mediados de los ochenta respecto a las multas de las décadas anteriores, por lo que había que tener mucho cuidado a la hora de denunciar y mucho celo en aportar las pruebas suficientes para apoyar la descripción de los hechos y la calificación jurídica adecuada.

Siempre insistíamos en el criterio de que el agente de la autoridad describiera el hecho infractor y las pruebas si las hubiere, pero que no hiciese calificación alguna que era objeto de la tarea del instructor. Las altas cuantías disuasorias hacían que las sanciones fueran recurridas ante la propia Administración o ante los Tribunales, y por lo tanto el reto era perfeccionar el procedimiento de sanción. Y ser justos que no es poco.

También fueron años de una dedicación especial a la protección de los servicios



públicos que eran de titularidad del Estado, las concesiones sobre las líneas regulares de viajeros. La complejidad de esas inspecciones no era menor, como tampoco lo era la necesidad de comprender la razón de ser de las líneas, así como de los "piratas" que buscaban resquicios o vericuetos en un mercado desafiado a la Ley.

Muchas horas de control, de acumular pruebas, de seguimiento e investigación, de coordinarnos con las inspecciones de las CCAA, los concesionarios, las policías, etc., y también muchos controles en los que corríamos riesgo físico y moral, tanto al enfrentarnos a la reacción de algunos transportistas "piratas" -cuando se comenzaba a paralizar sus vehículos-, como de los pasajeros que en ocasiones defendían el servicio ilícito y se enfrentaban a los inspectores que dirigían la operación.

En todo ello, hay un gran número de anécdotas acumuladas por un amplio equipo que aprendimos el transporte por nuestra preparación en la oposición y además desde esa óptica tan especial de recorrer toda España, de conocer a mucha gente, y de aprender de las empresas y las personas, incluyo por supuesto a los piratas e infractores administrativos a los que no dedico ninguna valoración moral condenatoria y en los que en ocasiones encontré empresarios hechos a sí mismos y muy sacrificados.

Mi experiencia fue enorme en aquellos años de trabajo en la inspección que se fueron completando más y más, con las inspecciones a las empresas o los trabajos de coordinación con otras Administraciones como tráfico, industria, o las Administraciones extranjeras.

Con el tiempo dejé la inspección pero seguí trabajando en el ámbito del transporte terrestre en diferentes puestos, donde coincidí entre 1996 y 1999 con Fernando Cascales en la tarea delicada que me confió.

En todos ellos, había estupendos profesionales como Fernando Calvo, Miguel de Frías, Emilio Sidera, Matilde Fernández Balbín, Alicia Rubio, y también especialistas de otros cuerpos, para no caer en el corporativismo ridículo, como María Bada, Luis Alonso, Francisco Carreras, Francisco Murillo, Benito Bermejo y tanto otros que se aficionaron al saber y trabajar en el mundo del transporte.

Y al final volví ya, como Director General del Transporte Terrestre, en 1999, respaldado por Fernando, a trabajar en esa área de competencia con mis compañeros de siempre, especialmente con Alfonso Sánchez Marcos como sempiterno Subdirector General de Inspección.

Con el tiempo y el devenir competencial, que tan bien expone el libro, se fueron abriendo de nuevo paso otras tareas de intervención en el mundo ferroviario que ha devuelto a la especialización de este Cuerpo al objeto del que procedía: el transporte terrestre en su amplia dimensión.

Las últimas normas sobre el papel de intervención en un sistema abierto y liberalizado del transporte ferroviario a través de los servicios de inspección, y también a través del regulador independiente ferroviario (antes el Comité de Regulación Ferroviaria y ahora la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia), confirman que la necesidad de expertos y especialistas en materia de transportes terrestres no ha decaído ni mucho menos.

No era mi intención abusar de la confianza que me ha dado Fernando Cascales y aprovecharme del prólogo a este libro de investigación y homenaje para contar mi historia profesional en relación con mis labores en el transporte terrestre.

Si he relatado esas historias es para explicar la necesidad de que los funcionarios se vayan haciendo a fuego lento y pasando por aspectos diferentes que conforman su ámbito de ejercicio profesional.

En mi experiencia posterior, he tenido la oportunidad de ir comprendiendo y percibiendo de una manera indubitada la necesidad de que en la ordenación, regulación y organización de mercados hace falta un equipo administrativo pluridisciplinar y especializado. Digo pluridisciplinar porque hace falta un equilibrio entre personas con formación jurídica, socio-económica y técnico-científica.

Lo he comprobado empíricamente, que allí donde ha faltado alguna de estos aspectos y ha habido un desequilibrio en la participación de personas de distinta formación, se ha terminado originando un serio problema difícil de desencallar. El Cuerpo de Inspección del Transporte Terrestre que conocí, y sus convocatorias

de oposiciones, tenían tres vías de acceso, jurídica, económica e de ingeniería. En mi promoción entramos juristas, economistas e ingenieros de caminos e industriales. La aportación de todos ellos era imprescindible para una mejor comprensión de las situaciones y una respuesta lo más completa posible.

Y especialización, es el segundo rasgo necesario. Personas que dediquen sus conocimientos al amplísimo mundo del transporte. La comprensión de todos los problemas y la preparación y experiencia requieren una dedicación en tiempo y en intensidad.

Algunos funcionarios, como otros profesionales en otras actividades, creen que el valor de una carrera profesional descansa en la rápida circulación por muy variados puestos en Ministerios y Entes Públicos -y ello quizá es cierto en misiones horizontales (organización, contratación, personal, presupuestos, servicios jurídicos)- pero los sectores estratégicos requieren un equipo humano donde descansa la memoria, la experiencia y el conocimiento en áreas muy complejas.

Para ser sincero, no sé si como afirma Fernando Cascales se deberían convocar oposiciones al Cuerpo de Inspección del Transporte Terrestre para reactivarlo, o si, hay que proponer que se refundan varios cuerpos especiales del mundo del transporte en uno fuerte, o hay que pedir a los que entren cierta formación habiendo superado grados o maestrías especializadas, o cualquier otra vía que nos lleve al mismo resultado.

Pero sea cual sea la solución, es una temeridad no tener en cuenta la necesidad de reclutar profesionales que reúnan los dos requisitos, procedencia de diversos ámbitos del conocimiento y especialización en transporte, ligados esos campos a aspectos de la logística, la movilidad, el medioambiente, la energía, la fiscalidad y a tantos otros que inciden en el entorno del transporte.

Es este un libro que muestra la generosidad del autor al querer salvar la memoria de unos funcionarios dedicados a un campo tan estratégico y necesario como el transporte terrestre, y es un libro de reconocimiento y por lo tanto es fruto de la ley de correspondencia, desde la primera página hasta la última; no está dedicado a ensalzar las virtudes de una élite prestigiosa de funcionarios, ni a la autocomplacencia con la obra hecha.

El libro quiere ser un homenaje continuo hacia quienes han formado parte del Cuerpo de Inspectores o Interventores y hacia los empresarios del sector que tanto nos han enseñado, y sus dedicatorias son una muestra de bondad.

Si como creen en oriente existe un "karma", es decir, todo lo que se da te vuelve de alguna manera, y el que deja afecto y gratitud la recibe de nuevo, tras este libro merece que le sea devuelto a Fernando Cascales el agradecimiento por su labor como profesional entregado con dedicación y entusiasmo durante toda su carrera al mundo del transporte.



NOTA DEL AUTOR

El presente Libro es una ampliación y puesta al día de un estudio que, con la misma denominación, y dedicado a mi compañero y prestigioso funcionario público D.Alfonso Sánchez Marcos (25 años continuados como Subdirector General de Inspección del TT), publiqué de forma muy resumida en el número 137 (año 2012) de la Revista de ASINTRA.

Compendiar la historia de este Cuerpo, que a la presente fecha ha cumplido 119 años de vida, no ha sido tarea fácil, siendo el contenido del presente Libro el resultado de dos años de investigación en toda clase de fuentes (Gaceta de Madrid, Revista de Obras Públicas, Legislación y Jurisprudencia de Los Caminos de Hierro de España de R.Foyé, Revista Derecho y Economía del Transporte de la Asociación profesional del Cuerpo de Inspección del TT, etc).

El motivo de este trabajo no es otro sino el de promover que, al menos en lo sustancial, no se pierda la historia de este longevo Cuerpo de funcionarios públicos, al que he dedicado una gran parte de mi vida (promoción de 1978), aunque es lo cierto que solamente (salvo el posterior periodo 2004-2006 y el de 1996-1999 como Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera) estuve destinado en la Dirección General de Transportes Terrestres (Negociado de Viajeros de la Sección de Transporte Internacional) los tres primeros años de mi trayectoria funcional (aunque mi primer destino fue la Jefatura de Cáceres, dependiente de Sevilla, donde solo tomé posesión/en Sevilla por tener otorgada una comisión de servicios en dicho Negociado).

Eran años en los que en el entonces Ministerio de Obras Públicas resultaba difícil progresar en la Dirección General de TT, razón por la que obtuve pronto el destino de Director de Programas en el Servicio Central de Recursos del Departamento, donde desde el primer momento me encargué de todas las impugnaciones en materia de transportes.

Como se desarrolla en el Libro, el Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre, antiguo de Intervención en la Explotación de Ferrocarriles, que alcanzó su plenitud con la creación del Ministerio de Transportes, Turismo y Comuni-

caciones (y consiguiente creación de las Jefaturas Provinciales de transportes Terrestres), inició su decadencia con la asunción por las CCAA de competencias en materia de transportes por carretera, y sobre todo, por la ausencia de convocatorias de oposiciones.

Esta ausencia de incorporación de nuevos funcionarios especializados en transporte terrestre ha venido repercutiendo en la gestión de la Dirección General de TT, habiendo originado que sean muy escasas las obras y colaboraciones de estudio publicadas en las últimas tres décadas, cuando muy por el contrario, una de las notas que ha caracterizado desde el principio al Cuerpo ha sido el muy alto número de publicaciones doctrinales de gran valor.

Habiendo estado en excedencia como funcionario público durante el periodo 2007 a 2012, y jubilado anticipadamente en enero de 2013, este sucinto Libro constituye una última contribución a un Cuerpo por cuyo engrandecimiento he trabajado desde el primer momento en que ingresé al mismo.

Nunca pude pensar que llegaría a alcanzar el cargo de Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera (1996-1999), con competencias, también, en la infraestructura ferroviaria, teniendo así la oportunidad de impulsar la modernización del sector, fundamentalmente con el incremento en las subvenciones para formación multiplicando por más de diez la cuantía hasta entonces vigente y con la adecuación de la normativa interna a la emanada de la UE, dentro de su "política común de transportes", eliminando los regímenes de contingentación y consiguiente necesidad de comprar autorizaciones de transporte para poder crecer, así como los sistemas de tarifas obligatorias, y estableciendo un nuevo marco de acceso al mercado basado en el volumen de empresa (Plan de Modernización del TT 1996-1999).

Es dentro del anterior orden de cuestiones, que en una gran parte este Libro constituye un modo de agradecimiento hacia tantas personas que han confiado en mí, con las que he colaborado desde distintas posiciones y en ámbitos diferentes, si bien hay tres personas que han marcado, por su notoriedad humana y profesional, mi ya largo quehacer dentro del transporte.

Estas personas, a las que transmito mi especial gratitud, son mi compañero y maestro D.José Ramón Juanillo Ortega (+), D.Moisés Calvo Pardo (+) y D.Pablo Martín Berrocal.

Es cierto que siendo la historia que sucintamente narro en este Libro, esencialmente concerniente a la organización y cometidos del Cuerpo, su lectura es indudablemente densa, pero también lo es que esta institución funcional ha constituido una parte importante de la historia ferroviaria de España, así como del transporte público de viajeros y de mercancías por carretera, sobre todo en lo concerniente a los ámbitos de la gestión pública de estos modos y de la ordenación jurídica de los mismos.

En tanto que he dedicado una gran parte mi vida a escribir la historia del sector, si bien siempre desde el ámbito de la política de transportes y de la ordenación jurídica del mismo, lamento que la historia real, esto es, la vivida por aquellos pioneros y meritorios transportistas, que engrandecieron el transporte público por carretera a partir de los difíciles años de la posguerra civil, no se haya escrito, perdiéndose así con ellos tan importante fuente histórica.

A algunos de estos personajes, precursores del transporte internacional de mercancías por carretera y también del transporte en autobús (como D.Moisés Calvo Pardo / +), animé reiteradamente a que dejaran constancia escrita de sus vivencias y cumulo de anécdotas y dificultades, pero desgraciadamente, aunque continúan perviviendo entre nosotros, esta historia, que solo ellos podrían haber narrado, se ha perdido irremediablemente.

Es triste que un sector tan importante como el del transporte por carretera (ello no ha sucedido respecto del ferrocarril) no haya conservado esta historia, y ello es lo que este Libro pretende evitar con relación al más que centenario Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre, cuyo camino ha ido indisolublemente unido al del transporte público de viajeros y de mercancías por carretera.

Deseo dejar constancia de mi gratitud a la Fundación Francisco Corell por haber patrocinado la edición de este Libro, y muy especialmente a su Presidente, D.Miguel Ángel Ochoa, persona que siempre ha estado muy atenta a cuanto se

refiera al fomento del estudio, de la investigación y de la formación, dentro del sector del transporte público por carretera. Con este patrocinio, la Fundación ha contribuido a que esta parte de la historia del transporte terrestre no se pierda, lo que constituye una aportación más de esta institución al sector.

Agradecer también al eminente y prestigioso funcionario D.Juan Miguel Sánchez García, que haya tenido a bien prologar el presente Libro, no sin dejar también constancia de que cuanto se logró para el bien del sector del transporte público por carretera en mi etapa de Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera (Plan de Modernización del TT), y sin reducir méritos a otros funcionarios, a mis superiores (Ministro) y representantes de las Federaciones empresariales, se debió a él en una parte muy importante. Su "prólogo" cuenta la historia real del Cuerpo, las dificultades y vicisitudes en el desempeño de sus funciones, convirtiéndose, así, en un resumen de esa historia del mismo, no jurídica, que a mi juicio tiene el valor de que el lector sepa agradecer a sus funcionarios cuanto han hecho en pro del transporte terrestre.

Y finalmente, expresar similar sentimiento de gratitud por la presentación del presente Libro, hacia D.Santiago González-Varas Ibáñez, catedrático de Derecho Administrativo que, entre otros innumerables estudios y publicaciones, ha fijado con frecuencia su atención con relación al transporte, así como a cuanto en el orden jurídico se refiere a las concesiones de los contratos administrativos de gestión de los servicios públicos, materia de esencial importancia en lo concerniente al régimen jurídico del transporte público.



*Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*



SUMARIO	PAGS
1.- INTRODUCCIÓN	31
2.- ETAPAS	32
3.- NACIMIENTO DEL CUERPO DE "INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN LA EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES"	33
4.- PRIMER REGLAMENTO REGULADOR	35
5.- DE LA REAL ORDEN DE 23 DE OCTUBRE DE 1985 AL PERIODO DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA	38
6.- GUERRA CIVIL ESPAÑOLA Y CREACIÓN DE LAS COMPAÑÍAS PÚBLICAS FERROVIARIAS; LA LEY DE BASES DE ORDENACIÓN FERROVIARIA Y DE TRANSPORTES POR CARRETERA DE 24 DE ENERO DE 1941	43
7.- DE LAS LEYES DE 27 DE DICIEMBRE DE 1947 A LAS LEYES DE 30 DE JULIO DE 1987, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES Y ORGÁNICA DE DELEGACIÓN DE FACULTADES DEL ESTADO EN LAS CCAA EN RELACIÓN CON LOS TRANSPORTES POR CARRETERA Y POR CABLE. LOS SUCESIVOS CAMBIOS DE DENOMINACIÓN DEL CUERPO: CUERPO DE INSPECTORES DEL TRANSPORTE TERRESTRE Y CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE	46
8.- DE LAS LEYES DE 30 DE JULIO DE 1987, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES Y ORGÁNICA DE DELEGACIÓN DE FACULTADES DEL ESTADO EN LAS CCAA EN RELACIÓN CON LOS TRANSPORTES POR CARRETERA Y POR CABLE, A LA ACTUALIDAD. LA ASUNCIÓN DE COMPETENCIAS POR LAS CCAA	51
9.- VIGENCIA DEL CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN DEL TT Y DE SU REGLAMENTO DE 9 DE AGOSTO DE 1974	61



10.- EN ESPECIAL, LA VIGILANCIA DEL TRÁFICO Y LA SEGURIDAD VIAL Y DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA REGULADORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA EN LAS VÍAS PÚBLICAS	PAGS 64
11.- OTROS COMETIDOS DESARROLLADOS HISTÓRICAMENTE POR LOS FUNCIONARIOS DEL CUERPO TÉCNICO DEL TRANSPORTE TERRESTRE	66
12.- COLOFÓN	68
ANEJO	
- DECRETO DE 1 de SEPTIEMBRE DE 1895. CREACIÓN DEL CUERPO DE INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN LA EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES	71
- REGLAMENTO 15 SEPTIEMBRE 1895 PARA LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN LA EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES	71
- ORDEN DE 23 DE OCTUBRE DE 1895	74
- REGLAMENTO DEL CUERPO; REAL DECRETO 2681/1974, DE 9 DE AGOSTO	75
- PRIMERA MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO DEL CUERPO; REAL DECRETO 2243/1981, DE 18 DE SEPTIEMBRE	84
- SEGUNDA MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO DEL CUERPO; REAL DECRETO 389/1985, DE 20 DE MARZO	85
ADENDA	
IN MEMORIAM	86



*Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*



1.- INTRODUCCIÓN

No sin cierta nostalgia por los recuerdos, y con pena por la lenta, anunciada, lamentable e injustificada muerte del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre, como he expuesto anteriormente, he escrito el presente libro para dejar testimonio de su historia en relación con el Ordenamiento jurídico.

Testimonio resumido, ya que cumpliendo ya el Cuerpo la significativa cifra de 119 años de vida, solamente con la documentación que he podido examinar, después de dos años de investigación y estudio, sería posible escribir un muy grueso libro.

Pero es lo cierto que siendo lo esencial resumir las cuestiones principales que han marcado la historia del Cuerpo, he entendido que una exposición demasiado amplia podría desdibujar aquello que realmente entiendo es relevante, razón por la que he optado por redactar este breve compendio, de mucha más fácil lectura.

Nunca se ha escrito esta historia, que ha tenido muchas vicisitudes, siempre unidas al transporte terrestre, como único Cuerpo del Estado que existe y ha existido especializado exclusivamente en esta materia. Es por esta razón que extraer más de un siglo de historia no ha sido tarea fácil, aunque al menos para mí sí ha sido apasionante no solo poder hilar ordenadamente los principales hitos, sino que también descubrir algunas cuestiones que he ignorado durante tanto tiempo.

De la lectura de las principales normas que a lo largo de la historia del Cuerpo lo han configurado, se denota indubitadamente la relevancia que, a tenor de sus competencias y facultades, ha tenido desde su creación, de forma que aunque su denominación siempre ha aludido a la función de control, ya sea con la denominación de "Intervención", ya con la posterior de "Inspección", sus cometidos y responsabilidades han alcanzado un ámbito muy superior, contemplando la labor de gestión pública en su concepto más amplio.

Puede, pues, afirmarse, que si como Cuerpo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles constituyó una institución de control y gestión administrativa y mercantil de las compañías ferroviarias, como Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre se conformó como un Cuerpo técnico en relación con la gestión e inspección pública del transporte público de viajeros y de mercancías por carretera.

2.- ETAPAS

La historia del Cuerpo se desenvuelve, como veremos a continuación, durante los primeros cuarenta y seis años (1895 a 1941) con casi exclusiva dedicación al ferrocarril (inspección de las actividades de empresas privadas ferroviarias, y dentro de esta etapa, desde 1929 también sobre la inspección del transporte por carretera), para pasar después por un periodo de indefinición respecto del modo ferroviario (1941/rescate de las concesiones ferroviarias y creación de RENFE y Feve en 1947), en el que su actuación se integra con carácter residual en las propias Divisiones inspectoras de Renfe.

Es a partir de este hito que, iniciándose una segunda etapa, el Cuerpo se desarrolló principalmente en el marco del transporte por carretera, hasta que se abre una tercera y última etapa, que se principia con las Leyes de Ordenación de los Transportes Terrestres y Orgánica de Delegación de Facultades del Estado en las CCAA en relación con los transportes por carretera y por cable de 1987, y asunción de competencias por las CCAA. En esta última fase, sin perjuicio de la conservación de las competencias en materia ferroviaria, de hecho su actividad se concreta solamente al transporte por carretera de la competencia del Ministerio de Transportes (desde 1996 denominado de Fomento).

A lo largo de los apartados siguientes, se resumen los hitos, preferentemente normativos, que han marcado cada una de estas tres etapas, diferenciadas claramente por los radicales cambios relativos a sus competencias, que en definitiva han dado al Cuerpo la nota de inestabilidad, dados los bruscos cambios que de que ha venido siendo objeto respecto de sus competencias, y que fácilmente derivan en que su historia pueda desglosarse en las anteriormente explicitadas tres etapas.

3.- NACIMIENTO DEL CUERPO DE "INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN LA EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES"

La Inspección en el transporte terrestre, y por ende, la gestión pública administrativa y en parte también mercantil de este sector, viene indisolublemente unida al nacimiento del medio sobre la que la actividad recae, en el presente caso, en lo concerniente a su nacimiento, a la implantación del ferrocarril, cuya actividad de inspección se remonta al Real Decreto de 11 de marzo de 1.857.

El Cuerpo de funcionarios de Interventores en la Explotación de Ferrocarriles se creó por la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado 1895 a 1896 (art.32), respondiendo a la imperiosa necesidad de gestionar las problemáticas de orden mercantil y administrativo que las compañías privadas ferroviarias ya planteaban desde el inicio de este modo de transporte en España.

Es pues bastante tardía la idea de implantar una institución funcional que con la debida especialización, coadyuvase a la gestión y control de los ferrocarriles (entonces, empresas privadas), siendo la primera norma de regulación del Cuerpo el Decreto de 1 de septiembre de 1895, a cuyo tenor:

"El personal encargado de la inspección de los ferrocarriles en la parte administrativa se organiza, conforme el art. 32 de la ley de presupuestos de 1895-96, con la denominación de Intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles" (art.1);

"El personal de este nuevo Cuerpo depende de una Inspección central compuesta de un jefe, inspector general de segunda clase ingeniero jefe de primera del Cuerpo de Caminos, y de cuatro ingenieros primeros de las clases primera o segunda, uno de los cuales desempeñará el cargo de Secretario; el resto del personal auxiliar será el que se fije en la correspondiente plantilla" (art.2);

"El personal de la Intervención del Estado en la explotación de los ferrocarriles prestará sus servicios con sujeción al reglamento que al efecto se dicte para la inspección y vigilancia de aquéllos, tomando por base el de 6 julio 1877" (art.3).

De esta forma, el Cuerpo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles se conforma en un primer momento con funcionarios del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, pero como institución independiente y diferenciada, en unas fechas de plena vigencia de las Leyes General de Ferrocarriles y de Policía de Ferrocarriles de 1877, en que este modo de transportes se desarrollaba por medio de compañías privadas, cuya actividad precisaba de control. Nos encontramos en el periodo de la Regencia de D^a M^a Cristina de Habsburgo-Lorena, siendo Presidente del Consejo de Ministros Antonio Cánovas del Castillo, y Ministro de Fomento Alberto Bosch y Fustegueras.



4.- PRIMER REGLAMENTO REGULADOR

El primer Reglamento del Cuerpo se aprobó por Decreto de 15 de septiembre de 1895, con la denominación de Reglamento para la Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles, dotándolo de unas muy importantes competencias, funciones y potestades, como así se infiere de los siguientes artículos del mismo:

"a) Corresponde a la Intervención de ferrocarriles cuanto se refiere a la explotación comercial, a las relaciones entre el público y los empleados de las Compañías afectos a este servicio, a la acción de vigilancia que compete ejercer al Gobierno sobre este personal, a la seguridad de la circulación en casos de atentados contra los trenes o de alteración de orden público y a la del viajero y mercancías, así como a la comodidad del primero en el interior de los trenes (art.1).

b) El personal que ha de desempeñar la Intervención se compondrá de un Interventor Central Inspector general de segunda clase o Ingeniero jefe de la primera del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos; cuatro Interventores primeros de zona Ingenieros primeros del citado cuerpo de la clase de primeros ó segundos; Interventores de línea y de sección cuyo número y sueldo serán los que se fijen en las leyes de presupuestos con arreglo a las necesidades del servicio (art.3).

c) Al frente del grupo total formado por las líneas en explotación estará el Interventor Central teniendo a sus órdenes a los de zona, línea y sección. Cada Interventor de zona estará encargado de las líneas que determine el Central teniendo a sus órdenes a los de línea y sección. Los interventores de línea cuidarán de la línea o parte de línea que fije el Central teniendo bajo sus órdenes a los de sección, los cuales vigilarán las estaciones que el Jefe de la Intervención determine (art.4).

d) El Interventor central vigilará por sí y por medio de los demás empleados de la Intervención el exacto cumplimiento de las leyes, reglamentos y disposiciones generales referentes a la policía de ferrocarriles en la parte administrativa y a su explotación comercial, cuidando muy preferentemente de que se observen en todo aquello que le compete, según lo dispuesto en el art. 1.º del presente

Reglamento, las prescripciones de los títulos IV y V de la Ley de 23 noviembre 1877 sobre policía de ferrocarriles (art.8).

e) Cuidará de que para los empleados de las Compañías afectos a la explotación comercial se dé cabal cumplimiento a todas las mencionadas disposiciones; de que ha y a el personal de esta clase necesario, y reúna las condiciones que exige el buen desempeño del servicio que le está encomendado; de que guarden las debidas atenciones con el público y de que en casos de perturbación de la tranquilidad pública se cumplan estrictamente cuantas medidas crea conveniente adoptar el gobierno respecto al servicio a que está afecto en las diferentes líneas (art.9).

f) Propondrá al Gobierno la separación de los empleados de las Compañías que cometieren cualquier falta grave contra lo prevenido en los tres artículos anteriores o que por su proceder juzgue peligrosa su permanencia en el servicio, en cuyo caso podrá suspenderles de empleo, si así lo juzga oportuno, sin perjuicio de dar conocimiento a las autoridades correspondientes cuando las circunstancias lo exijan para que procedan a lo que haya lugar (art.11).

g) Reclamará de las Compañías de cualquiera de sus empleados cuantos datos juzgue necesarios, debiendo los de mayor categoría darle inmediatamente conocimiento, en las visitas que haga a las líneas, de las alteraciones que ocurran en el servicio de que están encargados, sin perjuicio de los partes especiales prescritos en el Reglamento de. 8 septiembre 1878 (art.13).

h) Vigilará todos los contratos que hagan las Compañías con otras o con particulares que puedan afectar a la explotación mercantil, como fondas, cantinas, etc., para averiguar si con ellas se perjudican los intereses (art.20).

i) Propondrá a los Gobernadores las multas que deban imponerse a las Empresas de los ferrocarriles con arreglo a la ley de 23 noviembre 1877, en lo que se refiera al servicio de que está encargado: de cada una de estas propuestas trasladará copia al Ministerio de Fomento (art.25).

j) Se entenderá directamente con los Gobernadores de provincia y reclamará su

auxilio si fuese necesario para obtener de las Autoridades locales su cooperación a fin de evitar cualquier atentado contra la, seguridad de los trenes (art.26).

k) Corresponde también a los Interventores de sección, instruir sumarias informaciones sobre las faltas y delitos comunes que se cometan en el camino y sus dependencias y en los trenes; detenerles que aparezcan infraganti con sus autores y cómplices, siempre que por su gravedad v naturaleza do los hechos se considere necesario (art.50)".

Como puede apreciarse, las funciones del Cuerpo en relación con la gestión y control público del modo ferroviario y de las compañías ferroviarias, fueron desde el principio muy extensas e importantes, otorgándose a sus funcionarios unos poderes de gran relevancia y responsabilidad.



5.- DE LA REAL ORDEN DE 23 DE OCTUBRE DE 1895 AL PERIODO DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Las anteriores funciones fueron ampliadas seguida e inmediatamente por la Real Orden de 23 de octubre de 1895, a cuyo tenor, "Organizada con separación completa de lo facultativo, la Inspección del Gobierno en la explotación administrativa y comercial de la red ferroviaria, con el nombre de «Intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles»: S. M se ha servido disponer:

1º Que aquella dependencia intervenga también desde el punto de vista administrativo y comercial en la explotación de los tranvías y ferrocarriles económicos que actualmente inspeccionan en nombre del Estado, los Ingenieros Jefes de Obras públicas de varias provincias.

2º Que los mencionados funcionarios, sin necesidad de otro aviso u orden especial que la presente, procedan desde luego a hacer entrega del referido servicio al Jefe de la Intervención central o a los Subordinados en quienes aquél delegue".

De esta forma, se concreta lo que ya será a partir de entonces una línea fija, cual es que esta Intervención o Inspección tendría un ámbito administrativo y mercantil, lo que dio lugar a que en las oposiciones al Cuerpo se requirieran titulaciones universitarias adecuadas a estos ámbitos, siendo uno de los muy pocos Cuerpos superiores del Estado que, desde su inicio, no solo ha requerido para su ingreso oposición libre, sino la exigencia de titulación superior.

El Cuerpo se configura, pues, como un conjunto de especialistas en la materia ferroviaria, con competencias no solo de control o intervención (inspección), sino de toda clase de cometidos en el orden administrativo, mercantil y de la gestión pública, lo que será su característica a lo largo de toda su historia, ya centrandó su actividad solamente en el ferrocarril y a partir de 1929 también en el transporte por carretera (primera etapa), ya en el ferrocarril de forma residual y en el transporte por carretera (segunda etapa), ya preferentemente en este último modo sin perjuicio de la facultad de inspección sobre el modo ferroviario (tercera etapa).

Dentro de esta primera etapa del Cuerpo, denominado de "Interventores del Estado en la Explotación de Ferrocarriles", y disponiendo el Cuerpo desde sus inicios de la Asociación del Cuerpo de Interventores del Estado en la Explotación de Ferrocarriles, merecen destacarse una serie de acontecimientos de carácter corporativo.

Los primeros a resaltar son la Real Orden de 23 de noviembre de 1.908, por la que se amplió hasta 35 años la edad para poder presentarse a las oposiciones, y el Decreto de 4 de junio de 1.915, sobre creación de los respectivos Tribunales de Honor (entonces existentes en la mayoría de los Cuerpos funcionariales).

Por Real Orden de 20 de febrero de 1.919 se creó la Asociación de Socorros del Cuerpo, aprobándose su Reglamento (posteriormente modificado por la Real Orden de 11 de agosto de 1,927), entidad dotada económicamente con cargo a un porcentaje de los ingresos que por recargo Beneficencia recaudaban las compañías ferroviarias de acuerdo con la Real Orden de 3 de julio de 1926.

Por Orden de 2 de enero de 1.935, a petición de la Asociación, se otorgaron a los hijos y huérfanos de los funcionarios del Cuerpo los beneficios que tenían concedidos el resto de los Cuerpos del Departamento (M^o Fomento), entre los que se enunciaba el de poder acceder al mismo mediante oposición, fuera del número de plazas convocadas, siempre que resultasen aprobados en los pertinentes ejercicios.

Las convocatorias de oposición siempre tuvieron un temario muy amplio y complejo, normalmente con cuatro o cinco pruebas. Así, en el Programa - Orden de 29 de julio de 1921, el n^o de temas o "lecciones" fue de 155, que incluso llegaron a 278 temas en la convocatoria de marzo de 1987 (última convocatoria). La principal dificultad siempre estribó en poder estudiar los temas específicos referidos a la economía y ordenación jurídica del transporte terrestre, por la ausencia de textos sobre estas materias.

En este orden normativo discurre el Cuerpo, dentro de la vigencia de las posteriores Leyes reguladoras del ferrocarril, de 1904 y 1912 (de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, que tuvo la muy negativa nota de confirmar, por razones

de defensa nacional, un ancho de vía distinto del europeo), y posterior Estatuto Ferroviario de 1.924 (régimen intervencionista y creación del Consejo Superior de Ferrocarriles), hasta la fecha de su segundo Reglamento, aprobado durante la Segunda República, por Decreto de 21 de julio de 1932, dictado conforme a las prescripciones del Decreto de 22 de junio del mismo año.

Este nuevo Reglamento de 1.932 extendió las competencias no solo sobre el ferrocarril tradicional, sino que también sobre los tranvías, y todo ello para todo el territorio español, incluido el protectorado de Marruecos. Otorgó a los funcionarios del Cuerpo la condición de "Comisarios de Policía en la vía, estaciones y despachos centrales, así como de Jueces instructores mientras no lleguen las autoridades judiciales correspondientes, ejerciendo funciones notariales al dar fe de los actos realizados en su presencia" (art.36).

Puede llamar la atención el hecho de que se centrara la intervención del Estado sobre el ferrocarril, con olvido del transporte por carretera, que ya en los inicios del pasado siglo XX iniciaba su rápida progresión. Pues bien, en lo concerniente al transporte por carretera, es sobradamente conocido que desde el principio se otorgó preeminencia al ferrocarril sobre el transporte por carretera, lo que en gran medida ralentizó la expansión de nuevos caminos y carreteras, que dado este carácter secundario, desde entonces empezaron a denominarse "caminos ordinarios", para su diferenciación con los "caminos de hierro".

La contemplación del transporte por carretera en esta fase, estuvo ligada a los mismos criterios aplicados a la policía y conservación de carreteras y caminos, imperando el criterio demanial (dominio público de las carreteras y caminos) como título legitimador de las potestades administrativas sobre la actividad privada del transporte.

No es de extrañar que, bajo este concepto demanial, unido a la fijación de la época por los avances del ferrocarril, los servicios de transporte de viajeros por carretera movidos por tracción mecánica, fueran ignorados durante casi dos décadas, no siendo objeto de regulación (salvo de modo muy concreto y parcial en cuanto a la materia de circulación) hasta 1924, a pesar de que paulatinamente, desde primeros del siglo XX, fueron llenando las carreteras y caminos del Estado.

En cambio, el ferrocarril, que desde su invención revolucionó la sociedad, fue estimado desde sus principios como un servicio público, siendo objeto de una amplia regulación (Leyes de 1855, 1877, etc.).

Así, tras varios intentos fallidos (1899) en orden a instaurar, con carácter estable, por los "caminos ordinarios", ciertos servicios regulares de transporte de viajeros por carretera (los costes de explotación eran superiores a los presupuestados), se llegó en 1907 al hito que supone el establecimiento de la primera línea regular, de Cáceres a Trujillo, mediante tres vehículos de tracción a vapor.

Por otra parte, el transporte terrestre, esto es, tanto el desarrollado por las vías férreas como por las carreteras, fue por vez primera objeto de atención conjunta, si bien a efectos solamente mercantiles, en el Código de Comercio, de 22 de agosto de 1885, cuyo Título VII del Libro II (artículos 349 a 379) reguló el contrato mercantil de transporte terrestre. Esta actividad, y su correspondiente inspección y control, no se ordenó sino hasta el Real Decreto de 4 de julio de 1924, "regulador de los servicios públicos de transportes mecánicos rodados sobre vías ordinarias del Estado, Mancomunidad, Diputaciones y Ayuntamientos", que continuó con la tradicional separación entre la ordenación de la circulación y la del transporte por carretera.

Pero no es sino hasta el Decreto de 22 de febrero de 1929 que se crean las Inspecciones de Transportes para el transporte por carretera, modificándose esta regulación por Decreto de 16 de julio de 1935, y reorganizándose por Decreto de 30 de mayo de 1936, con la denominación de «Inspecciones de Circulación y Transportes por Carretera», aprobándose el Reglamento de Inspección por Orden Ministerial de 6 de junio de 1936.

A partir de entonces, los funcionarios del Cuerpo extienden su competencia sobre el transporte por carretera (Inspección Central de Circulación y Transportes por Carretera), siendo adscritos muchos de sus miembros a las Unidades de Inspección de Transportes de las distintas Jefaturas provinciales de Obras Públicas (denominados "Servicios de Inspección de Carreteras", que se conformaba con las unidades de "Inspección de la circulación y la conservación del camino", "Inspección del material móvil", "Inspección administrativa y mercantil de las conce-

siones y autorizaciones de transporte por carretera de viajeros y de mercancías" – a cargo de un funcionario del Cuerpo de Interventores del Estado en la Explotación de Ferrocarriles , un funcionario de la Delegación de Hacienda, y el Jefe provincial de los Vigilantes Motorizados / Cuerpo de Vigilantes Motorizados).

Es pues el periodo que discurre desde esta fecha de 22 de febrero de 1929 al 24 de enero de 1941(Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transportes por Carretera), el de mayor auge del Cuerpo, al extender tanto de Derecho, como de hecho, sus competencias sobre todo el transporte terrestre (ferrocarril y carretera).

Esta ampliación de competencias al modo del transporte por carretera, no solo abarcó la inspección sobre esta clase de transporte, sino que también toda clase de funciones en el orden administrativo, mercantil y de la gestión pública, convirtiéndose así en un auténtico Cuerpo de especialización dentro del sector del transporte terrestre, como así ha llegado a nuestros días.



6.- GUERRA CIVIL ESPAÑOLA Y CREACIÓN DE LAS COMPAÑÍAS PÚBLICAS FERROVIARIAS; LA LEY DE BASES DE ORDENACIÓN FERROVIARIA Y DE TRANSPORTES POR CARRETERA DE 24 DE ENERO DE 1941

A partir de 1936, con la Guerra Civil, el Cuerpo, teniendo en cuenta el carácter estratégico del ferrocarril y de sus infraestructuras (estaciones), y las importantes competencias de sus funcionarios públicos sobre la gestión y control de las mismas, así como de las compañías, sufre un número muy significativo de depuraciones (separaciones del servicio), conforme al Decreto de 27 de septiembre de 1936 y la Orden Ministerial de 8 de enero de 1938, que serían reparadas a la finalización de la fratricida contienda. Estas depuraciones, aunque en menor medida, también tuvieron lugar a partir del advenimiento de la paz, conforme a la Ley de 10 de febrero de 1939 para la Depuración de funcionarios públicos.

Con el nuevo régimen nacido de la Guerra Civil, y la infraestructura y los servicios ferroviarios destrozados por la contienda, tras una Ley de 1939 de naturaleza provisional, se implanta el modelo que ha regido desde entonces a prácticamente nuestros días (Ley del Sector Ferroviario de 2003), impuesto por la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941.

Esta Ley continua concibiendo al ferrocarril como un auténtico servicio público, pero otorga la construcción de la infraestructura al Estado, así como la explotación en exclusiva de todos los servicios de ancho normal (que rescató de las compañías privadas) a través de una operadora totalmente estatal que crea (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles/RENFE), quedando los servicios de vía estrecha en la competencia de FEVE (Estatuto aprobado por el Decreto 584/1974, de 21 de febrero, modificado por los Reales Decretos 719/1990 y 103/2011).

Al desaparecer las compañías privadas y monopolizarse el ferrocarril dentro del sector estatal, la Inspección del Estado sobre este modo de transportes devino en prácticamente inexistente (salvo en lo relativo al control de la Delegación del Gobierno en RENFE, de naturaleza más económica financiera), ya que RENFE creó sus propias Divisiones de Inspección. Ciertamente es que a tenor del primer Estatuto de RENFE (Decreto de 23 de julio de 1964), correspondía a la Delegación

de Gobierno (art.3) la inspección de todos los servicios, pero los funcionarios adscritos a ésta - entre otros, Interventores del Estado en la Explotación de Ferrocarriles - pasaron a depender orgánicamente de la compañía, por lo que de hecho nunca existió una auténtica inspección estatal independiente y ajena a la empresa. Este Estatuto fue derogado por el aprobado mediante el Real Decreto 121/1994, de 28 de enero (posteriormente derogado por un nuevo Estatuto, aprobado por Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre, modificado por el Real Decreto 1567/2010, de 19 de noviembre), cuyo art.11 dispuso que "Serán de aplicación a RENFE las normas que, en materia de policía de ferrocarriles, establece la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres", lo que supuso un reforzamiento a nivel jurídico de las potestades del Estado en la inspección de esta empresa.

Este mismo criterio competencial se vuelve a reafirmar en el Estatuto de RENFE, aprobado por Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre, cuyo art. 29.2 dispone que "Corresponde al Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría General de Infraestructuras, el control técnico y de eficacia de la gestión que ha de llevar a cabo RENFE-Operadora, así como el ejercicio de las facultades que la Ley le atribuye en materia de control de la fijación y gestión de los cánones ferroviarios, a cuyo efecto podrá realizar las inspecciones y auditorias de gestión que resulten necesarias".

No obstante, puede afirmarse que desde la Dirección General de Transportes Terrestres (Planes anuales de Inspección), RENFE no ha sido objeto, salvo en muy contadas ocasiones, de ninguna inspección por parte de los Servicios de Inspección de este Centro directivo.

Es, pues, a partir de esta Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941 que el Cuerpo, de hecho, que no de Derecho (a tenor de su Reglamento y disposiciones vigentes reguladoras del modo ferroviario), perdió casi toda su actividad en relación con el ferrocarril, pasando a desempeñar su cometido tanto propiamente inspector, como de especialistas en la materia (cargos orgánicos de gestión), dentro del sector del transporte por carretera, situación que desde entonces ha venido manteniéndose.

*Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*

Finaliza, así, con esta Ley de 1941, la primera etapa del Cuerpo, iniciándose una segunda en la que, como se ha reiterado, extiende sus funciones, según su régimen jurídico competencial, prácticamente solamente sobre el transporte por carretera.



7.- DE LAS LEYES DE 27 DE DICIEMBRE DE 1947 A LAS LEYES DE 30 DE JULIO DE 1987, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES Y ORGÁNICA DE DELEGACIÓN DE FACULTADES DEL ESTADO EN LAS CCAA EN RELACIÓN CON LOS TRANSPORTES POR CARRETERA Y POR CABLE. LOS SUCESIVOS CAMBIOS DE DENOMINACIÓN DEL CUERPO: CUERPO DE INSPECTORES DEL TRANSPORTE TERRESTRE Y CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE

Dentro de esta segunda etapa en la historia del Cuerpo, han de destacarse las importantes Leyes de 27 de diciembre de 1947, sobre Ordenación de los transportes mecánicos por carretera y sobre Coordinación de los transportes mecánicos terrestres, que no modifican la situación en la materia de que se trata.

Son de resaltar posteriores normas tales como la Ley de 30 de julio de 1.959 sobre Competencia en materia de tráfico, circulación y transportes, el Decreto de 21 de julio de 1.960 que desarrolla esta Ley, delimitando competencias de los distintos Ministerios en estas materias, y la Orden Ministerial de 28 de abril de 1.972 por la que se crea, dentro de la Dirección General de Transportes Terrestres, con el nivel de Sección, una Unidad encargada del estudio y elaboración de los planes generales de inspección (antecedente de los posteriores Servicio de Inspección, y de la Subdirección General de Inspección del TT creada en 1982, y que permanece con este nivel orgánico hasta la actualidad).

Pero la inspección de los servicios del transporte por carretera no fue objeto de la debida regulación sino hasta el Decreto 2237/1969, de 17 de julio, cuyo art.2 dispuso: "La Inspección de los servicios de Transporte por Carretera tendrá los siguientes cometidos:

a) Comprobar el exacto cumplimiento de las disposiciones reguladoras de la ordenación v coordinación de los transportes terrestres, así como de las prescripciones establecidas en las correspondientes concesiones y autorizaciones otorgadas en esta materia por el Ministerio de Obras Públicas.

b) Investigar el ejercicio clandestino de actividades que requieran concesión o autorización según las disposiciones mencionadas en el párrafo anterior y la prestación de servicios distintos de los autorizados o concedidos".

Como puede apreciarse, esta norma reviste de singular importancia, ya que por vez primera (como así se dice en la Exposición de Motivos del Decreto 2681/1974) se "conectan ambas inspecciones de ferrocarriles y transportes por carretera".

Ya en 1974, de acuerdo con la situación descrita del Cuerpo, que como se ha explicitado, desde 1929 no solo ejerció sus funciones sobre el ferrocarril, sino que también sobre el transporte por carretera, se cambia por vez primera la denominación del Cuerpo, mediante el Decreto 2681/1974, de 9 de agosto (que deroga parcialmente el Decreto 223/1969), por el que se aprueba un nuevo Reglamento del Cuerpo de Inspectores del Transporte Terrestre (que como se amplía más adelante, con sus posteriores modificaciones, está parcialmente vigente, salvo en lo referente a los Tribunales de honor y funciones en las posteriormente suprimidas Juntas de Detasas).

La Exposición de Motivos de este Decreto 2681/1974 se refiere acertadamente a estas cuestiones, en orden a la justificación del cambio de denominación del Cuerpo de Interventores del Estado en la Explotación de Ferrocarriles, haciendo expresión del Decreto de creación del Cuerpo, de 1 de septiembre de 1895.

A tenor de lo prevenido en su art.1, "El Cuerpo de Inspectores del Transporte Terrestre es un Cuerpo Especial al servicio de la Administración Civil del Estado, dentro del Ministerio de Obras Públicas" (hoy Fomento), correspondiendo (art.3) al Cuerpo:

"1.- Ejercer, bajo la inmediata dependencia de la Dirección General de Transportes Terrestres y de sus Jefaturas Regionales, la inspección de los servicios de transporte por carretera atribuida al Ministerio de Obras Públicas, al objeto de:

Comprobar el exacto cumplimiento de las disposiciones reguladoras de la ordenación y coordinación de los transportes terrestres y de las prescripciones establecidas en las concesiones y autorizaciones otorgadas en esta materia por el Ministerio de Obras Públicas.

Investigar al ejercicio clandestino de actividades que requieren concesión o autorización, según las disposiciones mencionadas en el párrafo anterior, y la

prestación de servicios distintos de los autorizados o concedidos.

2) Ejercer, en igual forma, la función inspectora que el Ministerio de Obras Públicas pueda atribuirle sobre los restantes medios de transporte terrestre.

3) Levantar las actas de las denuncias que se formulan en materia de transportes, con indicación del precepto infringido y de la sanción correspondiente.

4) Realizar las funciones que tiene encomendadas en las Juntas de Detasas y cualesquiera otras que pudieran venirle atribuidas en las Leyes y Reglamentos en vigor.

5) Dirigir y fijar las directrices de actuación de las funciones auxiliares de inspección realizadas por el personal del Departamento. 6) Desempeñar las funciones especiales que en relación con los transportes terrestres puedan serle atribuidas".

Desde la promulgación de este Decreto (art.8), "Para ser admitido a las correspondientes pruebas selectivas de ingreso en el Cuerpo será necesario estar en posesión del título oficial de Licenciado en Derecho o en Ciencias Económicas y Empresariales, o de Intendente Mercantil". Es de resaltar que el art.25 de este Reglamento (que a partir del Real Decreto 2243/1981, pasó a ser el art.24), contempla el uniforme de gala a que tienen derecho los funcionarios del Cuerpo.

Por Orden Ministerial de 17 de julio de 1981, sobre la inspección de los servicios y de las actividades del transporte por carretera, competencia del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (ya dentro de la creación del Ministerio de Transportes), esta inspección "tiene por objeto comprobar y velar por el exacto cumplimiento de la normativa especial vigente, ejerciendo las funciones propias de su especialidad que la misma le reconoce, y concretamente respecto de:

a) la Ley y el Reglamento de Ordenación de los Transportes mecánicos por carretera y la Ley y Reglamento de Coordinación de Transportes.

b) disposiciones relativas a vehículos, cargas, distintivos, hojas y libros de ruta, declaraciones de porte, tarifas, billetes, horarios, control de facturaciones, libros de reclamaciones, uniformes y demás condiciones reglamentarias.

c) disposiciones y convenios que regulan los transportes de carácter internacional, transportes realizados por agencias de viaje, transporte de escolares y de productos, de tractores y remolques agrícolas, y los realizados por empresas dedicadas al alquiler de vehículos sin conductor, en el ámbito competencial del Departamento. d) prescripciones y normas particulares de aplicación, en su caso, de los diferentes servicios y actividades del transporte por carretera. e) disposiciones sanitarias de servicio público”.

Por Real Decreto 2243/1981, de 18 de septiembre, se modifica nuevamente el Reglamento del Cuerpo (de Inspectores del Transporte Terrestre), cambiando su denominación (art.1) por la de Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre (denominación vigente), derogando los Tribunales de Honor (art.24 del Reglamento aprobado por Decreto 2681/1974), y exigiéndose desde entonces para su ingreso en el mismo (art.2) “Estar en posesión de cualesquiera de los títulos oficiales siguientes; Licenciado en Derecho, Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales, Intendente Mercantil, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (volviéndose a así a sus orígenes más remotos), o Ingeniero Industrial”.

Este art.2 del Real Decreto 2243/1981, fue posteriormente modificado, otorgando una mayor ampliación de titulaciones, por el Real Decreto 389/1985 de 20 de marzo, sobre ampliación de la titulación académica necesaria para el ingreso en el Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre, cuyo art. único estableció:

“La titulación exigible para el ingreso en el Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre será la de Licenciado, Ingeniero o Arquitecto”.

Es de destacar que la Asociación profesional del Cuerpo solicitó reiteradamente en estos años que el cambio de denominación, consecuentemente con la realidad de su actividad y funciones, como especialistas en transportes terrestres, y no solo respecto de la actividad de inspección, fuese el de “Cuerpo Técnico Superior del Transporte Terrestre”, lo que no prosperó por razones corporativas.

El hito siguiente en el discurrir del Cuerpo se encuentra en la Ley 38/1984, de 8 de noviembre, sobre inspección, control y régimen sancionador de los transportes mecánicos por carretera (vigente hasta la promulgación de la LOTT - Ley

16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres), cuyo art.2 otorgó a los funcionarios de la Inspección del Transporte Terrestre, en el ejercicio de sus funciones, "la consideración de autoridad pública."

Consecuentemente con esta Ley, con posterioridad se promulgó el Real Decreto 1408/1986, de 26 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento regulador de la Inspección y del Régimen Sancionador de los Transportes Mecánicos por Carretera (derogado expresamente por el ROTT - Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres), que se remite en cuanto a las funciones inspectoras a la Ley 38/1984.

Finalmente, y por lo que se refiere a esta segunda etapa, ha de resaltarse que en 1969 la Asociación profesional de los funcionarios del Cuerpo inició la edición de la Revista "Derecho y Economía del Transporte" (4 ejemplares anuales), que se dejó de publicar a finales de 1.980; esta colección es una muestra del notorio nivel de preparación de los funcionarios del Cuerpo en aquellas años, ya que sus hojas están llenas de muy interesantes colaboraciones de gran valor doctrinal. Sobre este particular, y como se ha explicitado al principio del presente Libro, ha de destacarse que hasta el inicio de la disgregación de los funcionarios del Cuerpo, como consecuencia de la asunción de competencias de las CCAA, siempre fue nota característica del mismo el alto número y probado nivel de publicaciones técnicas especializadas redactadas por sus funcionarios, de muy elevado nivel.

Quien este Libro escribe tiene la fortuna de haber contribuido con algunas colaboraciones a esta Revista, de la que fui responsable durante sus dos últimos años de vida de su contenido en materia de legislación, existiendo solamente una colección completa de tales revistas, que obra en mi propiedad, y que a mi juicio tiene un gran valor histórico, pues condensan 21 años de la historia del transporte ferroviario y por carretera en España.



8.- DE LAS LEYES DE 30 DE JULIO DE 1987, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES Y ORGÁNICA DE DELEGACIÓN DE FACULTADES DEL ESTADO EN LAS CCAA EN RELACIÓN CON LOS TRANSPORTES POR CARRETERA Y POR CABLE, A LA ACTUALIDAD. LA ASUNCIÓN DE COMPETENCIAS POR LAS CCAA.

Con la promulgación de las Leyes de 30 de julio de 1987, 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres - LOTT y Orgánica 5/1987 de Delegación de Facultades del Estado en las CCAA en relación con los transportes por carretera y por cable – LODF, se inicia la tercera y última etapa del Cuerpo, que conserva la denominación de Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre.

Ahora bien, antes de entrar al examen de estos textos, en relación con la actividad del transporte terrestre, es de destacar que desde la creación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Real Decreto 1558/1977, de 4 de julio, que junto con este nuevo Departamento mantuvo el de Obras Públicas y Urbanismo), hasta finales de 1.989, el Cuerpo tuvo su mejor momento de esplendor, ya que sus miembros ocuparon, como especialistas en la materia de transportes terrestres, junto a toda serie de cargos de gestión en Servicios Centrales, la práctica totalidad de las desde entonces vigentes (hasta finales de 1.988) Jefaturas Provinciales de Transportes Terrestres y numerosas Direcciones Provinciales del Departamento. A su vez, durante estos doce años fueron convocadas hasta en seis veces las oposiciones al Cuerpo, con un número de nuevos funcionarios que ascendieron a 101 (última promoción: ingreso 21 de marzo de 1.988).

Como consecuencia lógica del establecimiento del nuevo Estado autonómico, este periodo de mayor auge fue muy corto, ya que al asumir las CCAA las competencias sobre el transporte terrestre sobre los servicios que no rebasen su respectivo ámbito territorial (según sus Estatutos de Autonomía, de acuerdo con los artículos 148.1.5 y 149.1.21 de la Constitución española de 27 de diciembre de 1978), todos los funcionarios del Cuerpo, salvo los destinados en los Servicios Centrales del Ministerio, fueron transferidos a las CCAA.

Si a esta nueva distribución de competencias derivada de la CE y de los distintos Estatutos de Autonomía se une la delegación de competencias y facultades del Estado en favor de las CCAA, operada por la Ley Orgánica 5/1987, es fácil colegir

que con todo ello, así como con la desaparición de las Jefaturas Provinciales de Transportes, el Cuerpo entrase en una fase de desintegración, puesto que las CCAA integraron a estos funcionarios transferidos en los nuevos Cuerpos Técnicos Generales que se fueron creando.

Ello motivó, además, que no se volvieran a convocar oposiciones al Cuerpo, lo que como más adelante se significa, es a mi entender, censurable, puesto que el Ministerio (desde 1996 denominado nuevamente de Fomento) conserva importantes competencias en relación con el transporte terrestre, que aconsejan se hubiera conservado un número de funcionarios del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre que hiciera innecesario que tengan que cubrirse las vacantes, tanto de inspección (Subdirección General de Inspección del TT), como de gestión y ordenación, con funcionarios de otros Cuerpos sin ninguna preparación en la materia.

Una vez hechas las anteriores consideraciones, y por lo que a la Ley de 30 de julio de 1987, 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres – LOTT se refiere, ha de destacarse que regula ampliamente la "Inspección de Transportes Terrestres", abarcando ésta tanto el transporte por carretera como el ferrocarril, prescribiendo su art.32.1 que "La actuación inspectora tendente a garantizar el cumplimiento de las normas reguladoras del transporte terrestre y de actividades complementarias y auxiliares del mismo estará encomendada a los servicios de inspección del transporte terrestre"; por su parte, el art.33.1 establece que "El personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre tendrá, en el ejercicio de sus funciones, la consideración de autoridad"; finalmente, el art.34 dispone que "Los servicios de inspección realizarán sus funciones en relación con la totalidad de las empresas que realicen servicios o actividades de transporte o se vean afectadas por las normas de ordenación y control del transporte. Sobre las empresas públicas, su actividad inspectora se ejercerá con independencia orgánica y funcional del control interno que sobre su propia organización y actuación efectúen en su caso dichas empresas públicas".

El ROTT (Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres), dedica una regulación detallada de la materia, debiéndose de explicitar los siguientes preceptos:

a) art.14.1 - "La función inspectora de los transportes terrestres y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera será desempeñada por el personal adscrito a las distintas Administraciones públicas, que legal o reglamentariamente la tenga asignada".

b) art.16 - "1. Los órganos competentes en materia de transportes perseguirán el aumento de la eficacia de la función inspectora a través de la elaboración periódica de planes de inspección, los cuales darán un carácter sistemático a las actuaciones inspectoras, y determinarán, en su caso, las líneas generales directrices de las operaciones de control referidas a servicios o actividades que puedan requerir actuaciones especiales. La elaboración de dichos planes se llevará a efecto de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas o interurbanas, a fin de lograr el adecuado ajuste en el ejercicio de las distintas competencias de vigilancia e inspección. Asimismo, en dicha elaboración podrá recabarse la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera. 2. El Ministerio de Fomento podrá determinar en todo momento los criterios de actuación prioritaria de los Servicios de Inspección en relación con los transportes de su competencia, ya se ejerza ésta directamente por la Administración del Estado o, por delegación, por las comunidades autónomas. Dichos criterios orientarán tal actuación prioritaria hacia aquellas infracciones que en cada momento tengan más repercusión social o impliquen una mayor perturbación en la ordenación y seguridad del transporte, incidiendo fundamentalmente, en todo caso, sobre aquéllas que resulten lesivas para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado. 4. Deberá procurarse la actuación coordinada de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre del Estado con los de las comunidades autónomas y las entidades locales".

c) art.17 - "De conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 33 de la LOTT, el personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre tendrá, en el ejercicio de sus funciones, la consideración de autoridad. Los funcionarios de la Inspección del Transporte Terrestre que ejerzan funciones de dirección, teniendo el carácter de Técnicos de Inspección, que hayan sido nombrados y formalmente acreditados para el ejercicio de las mismas por la Administración correspondiente, gozarán de plena independencia en el desarrollo de las actua-

ciones inspectoras, con sujeción a las instrucciones que impartan sus superiores jerárquicos y a las prescripciones de los planes previstos en el artículo anterior”.

d) art.18 - 1. “Los Servicios de Inspección realizarán sus funciones en relación con las empresas públicas o privadas de transporte o que realicen actividades auxiliares y complementarias del transporte, con los cargadores y usuarios y, en general, con todas las personas y entidades que se vean afectadas por las normas de ordenación de los transportes terrestres”. 2. “En relación con el transporte por carretera y con las actividades auxiliares y complementarias del mismo las actuaciones de control de los servicios de inspección se realizarán mediante la aplicación del régimen establecido en el Título VI de este Reglamento; en relación con el transporte por ferrocarril, las normas de aplicación serán las incluidas en el Título VIII del mismo”.

e) art.22 - “De conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 33 de la LOTT los hechos constatados por los miembros de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre y los agentes de las fuerzas que legalmente tengan atribuida la vigilancia del mismo tendrán valor probatorio cuando se formalicen en documento público, observando los requisitos legales pertinentes, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de sus respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios administrados. No obstante, la inspección actuante deberá aportar cuantos elementos probatorios sobre el hecho denunciado resulten posibles”.

La Ley 16/1987 (LOTT), por lo que se refiere al régimen sancionador, fue sustancialmente modificada por la Ley 29/2003, y más recientemente por la Ley 9/2013, si bien estas no contienen cambios esenciales con referencia a la actividad inspectora.

Por su parte, la Ley Orgánica 5/1987 de Delegación de Facultades del Estado en las CCAA en relación con los transportes por carretera y por cable – LODF, dictada al amparo del art. 150 CE (Constitución Española), determinó en su art. 18.2 que:

“1 - Por la correspondiente comisión mixta de transferencias se determinarán, en la forma reglamentariamente establecida, los medios personales, presupuestarios y patrimoniales que han de ponerse a disposición de las respectivas comu-

nidades autónomas para el ejercicio de las funciones delegadas, sometiendo la oportuna propuesta a la aprobación del Consejo de Ministros.

2 - Los medios personales, presupuestarios y patrimoniales objeto de traspaso, a los que se refiere el punto anterior, serán aquellos correspondientes a la Administración periférica del Estado, que hasta el momento de la delegación estuvieran específicamente destinados a la gestión de los transportes terrestres, debiendo quedar suprimido, mientras dicha delegación se mantenga, cualquier órgano de gestión específica del transporte terrestre que pudiera existir dentro de la Administración periférica del Estado, excepto, en su caso, en las provincias fronterizas con estados extranjeros los necesarios para realizar las funciones administrativas precisas en relación con el transporte internacional".

Esta Ley Orgánica ha sido también modificada recientemente por la Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio, quedando redactado su art.10 en la forma siguiente:

"1. Las Comunidades Autónomas ejercerán, por delegación del Estado, la inspección de los servicios y demás actividades de transporte por carretera y por cable competencia de éste, en los centros de trabajo que las empresas tengan en sus respectivos territorios y en los vehículos que circulen por ellos, con independencia en ambos casos, del ámbito territorial en que se hayan desarrollado los servicios y actividades objeto de inspección. En el ejercicio de dicha facultad inspectora, las Comunidades Autónomas podrán recabar la presentación en sus oficinas de cuanta documentación relacionada con los citados servicios y actividades se encuentre en los referidos centros de trabajo. Asimismo se delega en las Comunidades Autónomas la facultad sancionadora sobre las infracciones que detecten en el ejercicio de las actuaciones inspectoras que lleven a cabo de conformidad con lo dispuesto en los párrafos anteriores, incluso cuando la gestión de los servicios o actividades afectados no haya sido objeto de delegación o haya sido delegada en otra Comunidad Autónoma. No son objeto de delegación las facultades relativas a la inspección y control en frontera de los transportes internacionales, ni la tramitación y, en su caso imposición de sanciones por las infracciones detectadas en la realización de tales funciones.

2. El ejercicio de la función sancionadora llevará implícito el de la incoación,

tramitación y resolución de los correspondientes procedimientos, e incluirá la adopción de las medidas provisionales de aseguramiento que correspondan de conformidad con la legislación aplicable. No obstante, sin perjuicio de la imposición de cualesquiera otras sanciones que, en su caso, pudiesen corresponder, la Comunidad Autónoma sólo queda facultada para proponer la resolución del contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general de competencia estatal, correspondiendo al órgano competente de la Administración General del Estado acordar lo que proceda al respecto y, en su caso, incoar, tramitar y resolver el correspondiente procedimiento de resolución.

3. Las facultades delegadas a que se refieren los apartados anteriores no obstarán para que la Administración General del Estado acuerde realizar directamente las inspecciones que estime necesarias. En este caso, si las referidas actuaciones inspectoras justificasen la iniciación del correspondiente procedimiento sancionador, corresponderán, asimismo, al Estado las facultades para la incoación, tramitación y resolución de dicho procedimiento. Las funciones de vigilancia del transporte atribuidas a la Guardia Civil no son objeto de delegación”.

Así pues, el Ministerio de Fomento, respecto del transporte por carretera, conserva las facultades inspectoras sobre los servicios y actividades supra autonómicos, aunque en los supuestos que enuncia la LODF esta actividad esté delegada en las CCAA.

De esta forma, y como más atrás se ha indicado, al reducir el Estado el ámbito de la actuación inspectora, si bien conservando facultades de coordinación con las CCAA, y limitar sus competencias en materia de transportes terrestres conforme a los enunciados artículos de la CE y Estatutos de Autonomía de las CCAA, con la desaparición de las Jefaturas Provinciales de Transportes Terrestres y las competencias propias y delegadas de las Comunidades en materia de transportes por carretera y de inspección, el Cuerpo inició su decadencia.

Como consecuencia de este nuevo régimen competencial, quedaron en el Cuerpo solamente aquellos funcionarios destinados en Servicios Centrales del Ministerio de Transportes (luego Fomento), ya que todos los demás fueron traspasados a las CCAA, integrándose en sus respectivos Cuerpos Técnicos Superio-

res e incluso en similares Cuerpos Facultativos de Inspección creados en alguna Comunidad (como por ejemplo, en Castilla-León).

Si a ello se une que la última convocatoria de oposiciones al Cuerpo fue la publicada por la Resolución de 16 de marzo de 1987, de la Secretaría de Estado para la Administración Pública, puede concluirse que el Cuerpo, a pesar de no haber sido extinguido como veremos más adelante, fallece lentamente por mor de esta falta de oposiciones.

Corolario de todo ello fue, además, la liquidación de la Asociación del Cuerpo en 1989, siendo su último Presidente el brillante funcionario público del Cuerpo D. Juan Miguel Sánchez García (Director General de Transportes Terrestres durante una década continuada).

Por lo que al modo ferroviario se refiere, La LOTT, fue parcialmente derogada por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario - LSF (modificada, entre otras, por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, por la Ley 15/2009 reguladora del Contrato de T.T. de Mercancías - Disposición Final Primera, por la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible - Disposición final vigésima tercera, por la Ley 11/2013, por el R.D.Ley 8/2014 - Disposición Adicional Undécima, así como por la Sentencia del T.Constitucional 245/2012, que anuló la Disposición Adicional Novena en su apartado 1), y desarrollada por su Reglamento (Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, modificado por el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre).

En cuanto a la inspección de las "actividades ferroviarias y defensa de las infraestructuras", el art.86 de la LSF previene, en los siguientes apartados, que:

"1. Corresponderá al Ministerio de Fomento, en el ámbito de la competencia estatal, la inspección de las empresas ferroviarias, la del transporte ferroviario y la de la forma de prestación de los servicios adicionales, auxiliares y complementarios.

2. Las empresas habilitadas para la prestación de los servicios de transporte

ferroviario o para realizar las actividades a las que se refiere esta ley, vendrán obligadas a facilitar el acceso a sus instalaciones al personal de la Inspección en el ejercicio de sus funciones. También deberán permitir a dicho personal llevar a cabo el control de los elementos afectos a la prestación de los referidos servicios.

4. Corresponde al administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF, cuyo Estatuto se aprobó por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, modificado por el Real Decreto 104/2011, de 28 de enero - cuyo antecedente es el GIF/ Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, del que el dicente fue cofundador - Ley 13/1996, siendo su Estatuto aprobado por Real Decreto 613/1997) el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico, la conservación de la infraestructura y las instalaciones de cualquier clase, necesarias para su explotación. Además, controlará el cumplimiento de las obligaciones que tiendan a evitar toda clase de daño, deterioro de las vías, riesgo o peligro para las personas, y el respeto de las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril a que se refiere el capítulo III del título II de esta ley.

5. Los funcionarios del Ministerio de Fomento y el personal expresamente facultado por el administrador de infraestructuras ferroviarias para asegurar el cumplimiento de la normativa sobre seguridad tendrán, en sus actos de servicio o con motivo de los mismos, la consideración de agentes de la autoridad, a efectos de la exigencia, en su caso, de la responsabilidad correspondiente a quienes ofrezcan resistencia o cometan atentado o desacato contra ellos, de obra o de palabra”.

Respecto de estas competencias del Ministerio de Fomento, el vigente Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo (y en similar sentido los relativos a anteriores estructuras del Departamento), por el que se desarrolla su estructura orgánica básica, dispone en su art.9.1 que “Corresponde a la Dirección General de Transporte Terrestre la ordenación general, en el ámbito de las competencias del Estado, en materia de transporte por carretera, servicios de transporte ferroviario y transporte por cable y, en particular, el ejercicio de las siguientes funciones: g) La inspección y el control del cumplimiento de las normas reguladoras de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y de sus actividades auxiliares

y complementarias, y la incoación, instrucción y resolución de los expedientes sancionadores en esta materia, así como la coordinación con los órganos y entidades encargadas de la vigilancia del transporte por ferrocarril y por carretera y la elaboración de los planes de actuación general de los servicios de inspección, en colaboración, en su caso, con las comunidades autónomas con competencias en la materia", añadiéndose que estas funciones corresponden a la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre (cuya creación se remonta a 1982).

Por lo tanto, esta normativa diferencia, a efectos de la inspección, la correspondiente a la infraestructura ferroviaria, a llevar a cabo por el ADIF, y la correspondiente a los servicios ferroviarios, a llevar a cabo por la Dirección General de Transporte Terrestre (Subdirección General de inspección del Transporte Terrestre), siendo este el régimen jurídico vigente de la inspección del modo ferroviario.

No obstante la competencia de la Dirección General de Transportes Terrestres en relación con la inspección del ferrocarril, según el régimen explicitado al exponer los preceptos esenciales de la LOTT y de la LSF al respecto, así como de la organización del Ministerio de Fomento, ha de reiterarse que este modo de transportes no ha venido siendo objeto, salvo contadas veces, de inspección alguna desde la creación de RENFE y FEVE (hoy RENFE Operadora, reestructurada conforme al Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, norma que además declara a extinguir, a partir del 31 de diciembre del 2012, la entidad pública empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha - FEVE, subrogándose en sus infraestructuras y servicios las entidades públicas empresariales ADIF y RENFE-Operadora).

Corresponde, pues, a los Servicios de Inspección del Ministerio de Fomento - Dirección General de transporte Terrestre (Subdirección General de Inspección del Transporte Terrestre), además de esta actividad de control sobre los servicios ferroviarios, la inspección de los servicios de transporte por carretera supra autonómicos (de acuerdo con las previsiones de la LODF, y sin perjuicio del marco de delegaciones que establece) y la coordinación en este ámbito con las CCAA, lo que constituye un muy amplio o extenso abanico competencial, que palmariamente motiva la pervivencia del Cuerpo.

Es también digno de ser resaltado que, desde 1997, la actuación inspectora de la Dirección General de TT se formaliza y planifica mediante Planes Anuales de Inspección, coordinados con las CCAA, que son objeto de publicidad, lo que conforma una gestión ordenada y transparente en la que se detallan objetivos y priorizan las medidas.

De la ordenación jurídica vigente reguladora de la inspección de los servicios de transporte terrestre de competencia de la Administración del Estado, que abarca tanto al modo ferroviario, como al transporte por carretera (de viajeros y de mercancías), resulta la necesidad presente y futura de la existencia del Cuerpo Técnico de Inspección del TT, lo que además se torna más patente en lo referente a contar con funcionarios especializados en las labores de gestión administrativa y de ordenación. Estas razones competenciales, y no otras, son las que sustentan la necesidad de la propia existencia de la Dirección General de TT, como órgano especializado en la materia.

Como es sobradamente conocido en el sector, el transporte, y dentro de éste, el transporte ferroviario y por carretera, son modos cuya comprensión y consiguiente gestión pública, en lo relativo a los servicios, es muy compleja, precisándose por ello de un Centro directivo especializado (Dirección General de TT). A su vez, congruentemente, este Centro necesita de funcionarios muy especializados que puedan desarrollar notablemente sus cometidos desde el primer momento de su incorporación, lo que en definitiva ha de elevar el nivel de gestión de la Dirección General de transporte Terrestre.

Esta carencia de funcionarios especializados en las distintas CCAA ha influido, también, en la gestión en éstas, debiéndose de destacar el alto nivel existente, tanto en el ámbito provincial como regional, en los años en que fueron los funcionarios del Cuerpo de Inspectores del TT los que se encargaron de la gestión pública de los servicios del transporte público por carretera, ya organizados en torno a las Jefaturas Regionales de Transportes, ya con posterioridad integrados en las Jefaturas Provinciales de Transportes Terrestres, siendo muy numerosos los funcionarios que dentro del sector alcanzaron un gran prestigio.

9.- VIGENCIA DEL CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN DEL TT Y DE SU REGLAMENTO DE 9 DE AGOSTO DE 1974

Como se ha anticipado, formalmente el Cuerpo no ha sido extinguido, ya que así no ha tenido lugar ni por aplicación de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de medidas para la reforma de la Función Pública (art.27 - Racionalización de la estructura de Cuerpos y Escalas de la Administración del Estado), ni por efectos de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, que añadió un nuevo apartado, el cinco, a la disposición adicional novena de dicha Ley 30/1984, de 2 de agosto, no apareciendo como Cuerpo extinguido, sino como vigente, en la Resolución de 21 de diciembre de 1984, de la Secretaría de Estado para la Administración pública, por la que se ordenó la publicación del acuerdo del Consejo de Ministros de 19 de diciembre del mismo año.

Ha de resaltarse, también, que el Reglamento del Cuerpo, aprobado por Decreto 2681/1974, de 9 de agosto, con las modificaciones introducidas por los Reales Decretos 2243/1981, de 18 de septiembre, y 389/1985 de 20 de marzo, está vigente (salvo en lo ya indicado y explicitado en el Anejo que lo inserta), no habiendo sido expresamente derogado por normativa alguna posterior (ni sectorial ni relativa a la función pública), ni por la LOTT, ni por el ROTT (Disposiciones sobre derogaciones y vigencias), debiéndose de destacar, además, que ninguno de sus preceptos principales, referidos a sus competencias y atribución de la actividad inspectora contradice norma alguna posterior.

Ello nos conduce a una problemática digna de mencionar, pues correspondiendo a los funcionarios del Cuerpo (Técnico de Inspección del Transporte Terrestre) "la inspección de los servicios de transporte por carretera atribuidos al Ministerio" (art.3 del Decreto 2681/1974 – precepto que no se opone a norma alguna posterior), resulta al menos muy dudoso, respecto del ámbito de la Administración del Estado (Ministerio de Fomento), que funcionarios no pertenecientes al Cuerpo puedan desempeñar la función inspectora.

Y en este sentido, cabe razonar que no conteniendo la LOTT prescripción alguna al respecto, el ROTT (como con anterioridad se explicitó en el Real Decreto

1408/1986, de 26 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento regulador de la Inspección y del Régimen Sancionador de los Transportes Mecánicos por Carretera) determina en su art.14.1 que "La función inspectora de los transportes terrestres y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera será desempeñada por el personal adscrito a las distintas Administraciones públicas, que legal o reglamentariamente la tenga asignada", esto es, en la Administración del Estado los funcionarios del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre (conforme a la vigencia del art.3 de su vigente Reglamento - Decreto 2681/1974, de 9 de agosto).

A mayor abundamiento, el hecho de que, como se ha indicado más atrás, la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, promulgada con posterioridad a la LOTT y el ROTT, no declara a extinguir el Cuerpo, según lo expuesto, manteniendo su plena existencia, apoya la vigencia (en lo esencial; competencias) de este Reglamento, pues en otro caso, esto es, de poder estimarse derogado (lo además, que no se hace en ninguna colección legislativa: BOE, Aranzadi, etc.), resulta indubitado que hubiera tenido que declararse tal extinción, por cuanto que es el Reglamento (Decreto 2681/1974, de 9 de agosto, con las modificaciones introducidas por los Reales Decretos 2243/1981, de 18 de septiembre, y 389/1985 de 20 de marzo), y no ninguna otra norma, la que apoya su existencia, y por ende la posibilidad de ser declarado a extinguir, o como en el caso de que se trata, como Cuerpo del Estado adscrito al Ministerio de Fomento (antes de Transportes) plenamente en vigor (resulta imposible e improcedente jurídicamente declarar vigente y/o no a extinguir un Cuerpo del Estado respecto del que no exista norma alguna vigente sobre su existencia y atribución de sus respectivas competencias).

En todo caso, si es censurable que habiendo habido una importante ampliación de plantilla en los años 2003 y siguientes, de la Subdirección General de Inspección del Transporte Terrestre, en lugar de convocar oposiciones al Cuerpo, las nuevas vacantes de inspección se cubrieran con funcionarios de otros Cuerpos superiores del Estado, sin preparación alguna ni conocimientos en la materia de los transportes terrestres, no existiendo justificación objetiva para ello.

*Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*

Esta actuación, a mi juicio, constituyó el hito más negativo del que tengo constancia en el discurrir de la larga historia del Cuerpo, siendo a mi juicio también perjudicial para la propia Dirección General de TT, pues lógicamente ello ha repercutido en el nivel general de preparación y especialización en la materia del transporte terrestre.



10.- EN ESPECIAL, LA VIGILANCIA DEL TRÁFICO Y LA SEGURIDAD VIAL Y DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA REGULADORA DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LAS VÍAS PÚBLICAS

En lo concerniente a la vigilancia en las carreteras de la normativa reguladora de los transportes por carretera, materia íntimamente relacionada con el Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre, ha de resaltarse que ésta estuvo encomendada, desde el Decreto de 22 de febrero de 1929, a los funcionarios del Cuerpo de Vigilantes de Caminos, con misiones sobre circulación, transporte y policía de carreteras. Este Cuerpo fue suprimido por la Ley de 8 de marzo de 1941, que creó el nuevo Cuerpo denominado Policía Armada y de Tráfico (téngase en cuenta que el primer Código de la Circulación es de 1934).

Pero el auge del automóvil iniciado a partir de la segunda mitad del pasado siglo hizo imprescindible atribuir a la Guardia Civil la competencia en materia de vigilancia del tráfico y de la normativa reguladora del transporte por carretera en su discurrir por las vías públicas, lo que se cumplimentó mediante la Ley 47/1959 de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional, creándose posteriormente (Orden General nº 32, de fecha 26 de agosto de 1959) la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (debe significarse que solamente un año después de la creación de la Guardia Civil – el 10 de abril de 1845, el propio Duque de Ahumada, su fundador, expresó en una Circular interna su preocupación por la vigilancia de los Caminos Reales).

Así pues, es la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil la competente para la vigilancia en carretera del transporte por estas clases de vías, salvo en Cataluña y el País Vasco, donde las competencias (y también las de tráfico) están transferidas a las respectivas Comunidades Autónomas.

Ha de destacarse que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y la Dirección General de Transportes Terrestres (Inspección del Transporte Terrestre) siempre se han coordinado muy brillantemente (en la DGTT está destacado un Coronel de la G.Civil, para esta función), tanto para el desarrollo de planes de inspección, como para cometidos específicos.

Independientemente de la vigilancia del tráfico y cumplimiento de la normativa ordenadora del transporte por carretera en las vías públicas, y para la gestión pública de todo lo relativo al tráfico y la seguridad vial, la citada Ley 47/1959 creó el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, hoy Dirección General de Tráfico, que cuenta desde entonces con un Cuerpo funcional especializado, cual es la Escala Superior de Técnicos de Tráfico.

No constituyendo la materia del tráfico y la seguridad vial objeto del presente Libro, solamente merece destacarse, a los efectos que nos ocupan, que en los años 1.980 y 1981 se llevaron a cabo, por las respectivas representaciones de dicha Escala Superior de Técnicos de Tráfico y del Cuerpo de Inspectores del TT, conversaciones al efecto de fusionar ambos Cuerpos al objeto de crear un único Cuerpo funcional que uniese las funciones de gestión e inspección de los servicios del transporte por carretera con las de tráfico, circulación y seguridad vial. Esta propuesta, pese a ser positivamente considerada en el seno de ambas instituciones funcionariales, no fue apoyada desde los poderes públicos, entre otras razones, porque conllevaba la creación de un único Centro directivo, dependiente del Ministerio de Transportes, que asumiese todas las competencias, o bien la integración en este Ministerio de la Dirección General de Tráfico.

En este orden de cuestiones debe de resaltarse que desde hace prácticamente tres décadas, el dicente viene defendiendo en conferencias y artículos, que la Dirección General de Tráfico se integre en el Ministerio de Transportes (hoy Fomento), por evidentes y muy numerosas razones de coordinación, que abarcan no solo a dicho Centro directivo con relación a la Dirección General de TT, sino que también con referencia a la Dirección General de Carreteras.

En todo caso, baste además señalar que la política comunitaria de tráfico y seguridad vial es competencia, a nivel de la Unión Europea, del Consejo de Ministros de Transportes, cuyo titular es el encargado de defender las posiciones de la Dirección General de Tráfico. Y finalmente, merece ser también destacado que las Direcciones Generales encargadas del tráfico y la seguridad vial dependen, en los Estados de la UE, del Departamento competente en materia de transportes, y no como en el caso de España del Ministerio del Interior (antes denominado de Gobernación).

11.- OTROS COMETIDOS DESARROLLADOS HISTÓRICAMENTE POR LOS FUNCIONARIOS DEL CUERPO

Debe dejarse constancia de los cometidos que los funcionarios del Cuerpo desempeñaron tanto como delegados provinciales de fondo nacional de riesgos de la circulación, como del SOV (seguro obligatorio de viajeros), desarrollados éstos con carácter complementario a sus cargos o destinos.

Pero muy especialmente es de destacar el cometido de los funcionarios del Cuerpo en las Juntas de Detasas, creadas por la Ley de 18 de julio de 1932, ya que su presidente necesariamente tenía que ser un Interventor del Estado en la Explotación de Ferrocarriles.

Estos organismos tienen su antecedente en los denominados Tribunales de Comercio (suprimidos por el Decreto de 6 de diciembre de 1868, de Unificación de Fueros), y fueron implantados a instancias de las compañías de ferrocarriles, que solicitaron al Gobierno su creación, con el objeto de que pudieran resolver con fuerza ejecutiva, a través de un procedimiento equitativo, breve y económico, las numerosas demandas que se presentaban.

Las Juntas de Detasas fueron sustituidas por las Juntas de Conciliación e Información del Transporte Terrestre, creadas por el Real Decreto 1721/1978, de 2 de junio, cuyo "Presidente debía ser designarlo por el Subsecretario de Transportes y Comunicaciones, a propuesta del Director general de Transportes Terrestres, entre funcionarios del Cuerpo de Inspectores del Transporte Terrestre que fueran Licenciados en Derecho".

A su vez, estas Juntas de Conciliación e Información del Transporte Terrestre fueron suprimidas por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, que en su lugar creó (art.37.1) las Juntas Arbitrales del Transporte, "Como instrumento de protección y defensa de las partes intervinientes en el transporte", pero no se reserva cargo alguno a los funcionarios del Cuerpo en estos nuevos organismos, ya que a tenor del ROTT (art.8.2) "El Presidente y, en caso de estimarlo procedente, dos vocales como máximo, serán designados

entre personal de la Administración con conocimiento de las materias de competencia de la Junta; El Presidente habrá de ser licenciado en Derecho".

Importantes también fueron para los funcionarios del Cuerpo los cometidos desempeñados en las Juntas de Coordinación de Transportes, organismos creados por la Ley de 27 de diciembre de 1947, sobre coordinación de los transportes mecánicos terrestres, y reguladas por la Orden Ministerial de 8 de junio de 1949, ya que los Secretarios de las mismas (con funciones de orden jurídico) habrían de ser designados entre funcionarios del Cuerpo de Interventores del Estado en la Explotación de Ferrocarriles, sustituyendo al Presidente en los casos de su ausencia o enfermedad.



12.- COLOFÓN

Alcanzamos así el final del presente compendio de esta larga historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre, para dejar constancia, junto con su importante labor realizada a lo largo de doce décadas, de su incierto presente y futuro. Ha de resaltarse nuevamente que teniendo en consideración la necesidad en la Dirección General de Transportes Terrestres, en virtud de sus competencias actuales, de funcionarios suficientemente preparados en esta materia (ferrocarriles y transportes por carretera), ello será más patente con la apertura o liberalización ferroviaria impulsada por la UE (Directiva 440/1991 y posterior normativa que la desarrolla) y contemplada en la normativa ferroviaria nacional explicitada más atrás, puesto que se tendrán que inspeccionar y controlar las actividades y servicios ferroviarios no solo de la compañía pública, sino que también de las compañías privadas.

Así pues, debería de potenciarse el Cuerpo sin mayor demora, con la convocatoria de oposiciones, tanto para estar preparados en orden a la efectividad de dicha liberalización, como para sustituir a los muchos funcionarios (y ello ya en labores específicas de inspección, como de otras unidades administrativas) que se han venido jubilando en los últimos años y el número de jubilaciones que habrá en los próximos.

En otro caso, el Cuerpo morirá en un poco más de una década, por inexistencia de funcionarios del mismo, lo que perjudicará la gestión pública en el seno del Ministerio de Fomento. No obstante, queda un hilo de esperanza en que en un futuro se reconsidere la necesidad de contar con una institución funcionarial especializada en la materia de transportes terrestres. Y ello por cuanto que se trata de un sector muy complejo que precisa en su gestión pública de funcionarios que cuenten con una base muy amplia y sólida de conocimientos, que en general no pueden ser sustituidos con similar nivel por otros que, allegados a la DGTI desde otros Cuerpos funcionariales, están solamente insertos en la mera práctica del ejercicio puntual de un puesto de trabajo concreto.

Es historia, y por tanto merecen también que sean destacados, ya para finalizar, a aquellos funcionarios que ocuparon puestos relevantes en la Administración



y en otras actividades, estando la evolución del Cuerpo llena de prestigiosos juristas, economistas, ingenieros, catedráticos de Derecho y profesores universitarios, cónsules honorarios, académicos, diputados y senadores. Incluso de un Ministro de Fomento, Rafael Gasset Chinchilla, Interventor del Estado en la Explotación de Ferrocarriles, abogado y con solo dieciocho años director del diario El Imparcial (nombrado en abril de 1900 Ministro de Fomento, y convertido en sempiterno titular de este Departamento durante el periodo de la Restauración, ya que accedió a este cargo hasta en diez veces desde dicha fecha a 1923, siendo el lema de su programa "agua, caminos y escuelas").

Y es en este orden de cuestiones, que dentro del periodo democrático que se inicia con la Constitución Española de 27 de diciembre de 1978, el primer Subdirector General funcionario del Cuerpo fue D.Emiliano Murillo Gahete (en el Ministerio de Educación), en tanto que en la Dirección General de Transportes Terrestres lo fue D.Jesús Quesada Alcazar (Sub. Gral. Gestión; también Técnico de Administración Civil), al que siguieron D.Jesús Pinilla (Sub. Gral. Gestión), D.Manuel López Gallinal (primer Sub. Gral. de Inspección), D.Alfonso Sánchez Marcos (segundo Sub. Gral. de Inspección, durante 25 años continuados y hasta su reciente jubilación en 2013), D.Juan Miguel Sánchez García (Sub. Gral. Gestión y posteriormente de Ordenación y Normativa), D.Miguel Ángel de Frías (Sub. Gral. Gestión) y D.Emilio Sidera Leal (Sub. Gral. Ordenación y Normativa). Otros funcionarios desempeñaron también cargos de Sub. Gral. en otros Departamentos, como D^a M^a José Gómez G^a-Ochoa (M^o de Medio Ambiente) y D.Gregorio Pérez-Sahuquillo (M^o Ciencia y Tecnología). Respecto a Directores Generales, muchos han sido los que han desempeñado en las CCAA el cargo de Director General de Transportes. Con referencia al Ministerio de Fomento, cabe indicar que el primer Director General de Transportes Terrestres funcionario del Cuerpo fue D.Fernando Pascual Bravo (1994-1996), también último Presidente de Enatcar (nombrado a propuesta de quien redacta esta colaboración), al que siguieron el dicente, como Director General de Ferrocarriles y Transportes por carretera (1996 - 1999) - con competencia, también respecto de la infraestructura ferroviaria (y posterior Presidente del Consejo de Obras Públicas y Director General del INTA, así como Presidente de la sociedad estatal INSA), y finalmente el muy eminente y prestigioso funcionario D.Juan Miguel Sánchez García (1999 - 2010), que luego fue Presidente del Comité de Regulación Ferroviaria hasta la extinción de este organismo.

Concluimos así esta colaboración, cuya finalidad estriba no solo en resguardar la historia del Cuerpo, sino también en honrarlo, lo que se hace extensivo a cuantos lo formaron e integran hoy, no sin reiterar que pocos son los Cuerpos del Estado que no solo tienen tan larga historia, sino que han alcanzado el prestigio que tuvo desde su creación, al estar integrado por funcionarios de titulaciones superiores cuyo ingreso fue siempre mediante una muy compleja y difícil oposición libre.

Personalmente, por distintas razones, algunas de las cuales se han explicitado en la presente obra, soy muy pesimista respecto al futuro y continuidad del Cuerpo, pese a la necesidad presente y futura de la Administración (Ministerio de Fomento) de contar con funcionarios especializados en las distintas ramas del transporte terrestre del debido nivel y preparación, y de las necesidades ya próximas de inspección o intervención que precisará el modo ferroviario, según lo enunciado más atrás.

En todo caso, sirva esta colaboración, además de a los objetos indicados, fundamentalmente al también enunciado relativo a que al menos en lo esencial, no se pierda la gloriosa historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre, antiguo de Interventores del Estado en la Explotación de Ferrocarriles.



ANEJO

DECRETO DE 1 de SEPTIEMBRE DE 1895. CREACIÓN DEL CUERPO DE INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN LA EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES

Art. 1

El personal encargado de la inspección de los ferrocarriles en la parte administrativa, se organiza, conforme el art. 32 de la ley de presupuestos de 1895-96, con la denominación de Intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles. Constituirá un Cuerpo de obras públicas.

Art. 2

El personal de este nuevo Cuerpo depende de una Inspección central compuesta de un jefe, inspector general de segunda clase ingeniero jefe de primera del Cuerpo de Caminos, y de cuatro ingenieros primeros de las clases primera o segunda, uno de los cuales desempeñará el cargo de Secretario; el resto del personal auxiliar será el que se fije en la correspondiente plantilla.

Art. 3

El personal de la Intervención del Estado en la explotación de los ferrocarriles prestará sus servicios con sujeción al reglamento que al efecto se dicte para la inspección y vigilancia de aquéllos, tomando por base el de 6 julio 1877.

REGLAMENTO 15 SEPTIEMBRE 1895 PARA LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN LA EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES

Art. 1

Corresponde a la Intervención de ferrocarriles cuanto se refiere. á la explotación comercial, a las relaciones entre el público y los empleados de las Compañías afectos a este servicio, a la acción de vigilancia que compete ejercer al Gobierno sobre este personal, a la seguridad de la circulación en casos de atentados con-

tra los trenes o de alteración de orden público y ala del viajero y mercancías, así como a la comodidad del primero en el interior de los trenes.

Art. 3

El personal que ha de desempeñar la Intervención se compondrá de un Interventor Central Inspector general de segunda clase o Ingeniero .jefe de la primera del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos; cuatro Interventores primeros de zona Ingenieros primeros del citado cuerpo de la clase de primeros o segundos; Interventores de línea y de sección cuyo número y sueldo serán los que se fijen en las levas de presupuestos con arreglo a las necesidades del servicio.

Art. 4

Al frente del grupo total formado por las líneas en explotación estará el Interventor Central teniendo a sus órdenes a los de zona, línea y sección. Cada Interventor de zona estará encargado de las líneas que determine el Central teniendo a sus órdenes a los de línea y sección. Los interventores de línea cuidarán de la línea o parte de línea que fije el Central teniendo bajo sus órdenes a los de sección, los cuales vigilarán las estaciones que el Jefe de la Intervención determine.

Art. 8

El Interventor central vigilará por sí y por medio de los demás empleados de la Intervención el exacto cumplimiento de las leyes, reglamentos y disposiciones generales referentes á la policía de ferrocarriles en la parte administrativa y a su explotación comercial, cuidando muy preferentemente de que se observen en todo aquello que le compete, según lo dispuesto en el art. 1.º del presente Reglamento, las prescripciones de los títulos IV y V de la ley de 23 noviembre 1877 sobre policía de ferrocarriles.

Art. 9

Cuidará de que para. los empleados de las Compañías afectos a la explotación comercial se dé cabal cumplimiento a todas las mencionadas disposiciones; de



que ha y a el personal de esta clase necesario, y reúna las condiciones que exige el buen desempeño del servicio que le está encomendado; de que guarden las debidas atenciones con el público y de que en casos de perturbación de la tranquilidad pública se cumplan estrictamente cuantas medidas crea conveniente adoptar el gobierno respecto al servicio a que está afecto en las diferentes líneas.

Art. 11

Propondrá al Gobierno la separación de los empleados de las Compañías que cometieren cualquier falta grave contra lo prevenido en los tres artículos anteriores o que por su proceder juzgue peligrosa su permanencia en el servicio, en cuyo caso podrá suspenderles de empleo, si así lo juzga oportuno, sin perjuicio de dar conocimiento a las autoridades correspondientes cuando las circunstancias lo exijan para que procedan á lo que haya lugar.

Art. 13

Reclamará de las Compañías de cualquiera de sus empleados cuantos datos juzgue necesarios, debiendo los de mayor categoría darle inmediatamente conocimiento, en las visitas que haga a las líneas, de las alteraciones que ocurran en el servicio de que están encargados, sin perjuicio de los partes especiales prescritos en el Reglamento de. 8 septiembre 1878.

Art. 20

Vigilará todos los contratos que hagan las Compañías con otras o con particulares que puedan afectar a la explotación mercantil, como fondas, cantinas, etc., para averiguar si con ellas se perjudican los intereses.

Art. 25

Propondrá a los Gobernadores las multas que deban imponerse a las Empresas de los ferrocarriles con arreglo a la ley- de 23 noviembre 1877, en lo que se refiera al servicio de que está encargado: de cada una de estas propuestas trasladará copia al Ministerio de Fomento.



Art. 26

Se entenderá directamente con los Gobernadores de provincia y reclamará su auxilio si fuese necesario para obtener de las Autoridades locales su cooperación a fin de evitar cualquier atentado contra la, seguridad de los trenes.

Art. 50

Corresponde también á los Interventores de sección, instruir sumarias informaciones sobre las faltas y delitos comunes que se cometan en el camino y sus dependencias y en los trenes; detenerles que aparezcan infraganti con sus autores y cómplices, siempre que por su gravedad v naturaleza do los hechos se considere necesario.

ORDEN DE 23 DE OCTUBRE DE 1895

Organizada con separación completa de lo facultativo, la Inspección del Gobierno en la explotación administrativa y comercial de la red ferroviaria, con el nombre de «Intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles»:

S. M se ha servido disponer:

1º Que aquella dependencia intervenga también desde el punto de vista administrativo y comercial en la explotación de los tranvías y ferrocarriles económicos que actualmente inspeccionan en nombre del Estado, los Ingenieros Jefes de Obras públicas de varias provincias.

2º Que los mencionados funcionarios, sin necesidad de otro aviso e. orden especial que la presente, procedan desde luego a hacer entrega del referido servicio al Jefe de la Intervención central o a los Subordinados en quienes aquél delegue.

3º Que se publiquen estas resoluciones en la «Gaceta de Madrid» para que tengan el debido cumplimiento.

**DECRETO 2681/1974, DE 9 DE AGOSTO, POR EL QUE SE APRUEBA EL
REGLAMENTO DEL CUERPO DE INSPECTORES DEL TRANSPORTE TERRESTRE**

Artículo único.

Se aprueba el Reglamento del Cuerpo de Inspectores del Transporte Terrestre, dependiente del Ministerio de Obras Públicas.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a nueve de agosto de mil novecientos setenta y cuatro.

**REGLAMENTO DEL CUERPO DE INSPECTORES DEL TRANSPORTE TERRESTRE
DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**

CAPITULO I. Naturaleza y funciones

Art. 1.

El Cuerpo de Inspectores del Transporte Terrestre es un Cuerpo Especial al servicio de la Administración Civil del Estado, dentro del Ministerio de Obras Públicas. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 15.2 da la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado y 17 de la Ley de Funcionarios Civiles del Estarlo, la Jefatura Superior del Cuerpo corresponde al Ministro de Obras Públicas y, por su delegación, al Subsecretario del Departamento.

Art. 2.

Los funcionarios de este Cuerpo se registrarán por este Reglamento y por la legislación general de Funcionarios de la Administración Civil del Estado que les sea de aplicación.

Art. 3.

Corresponde al Cuerpo de Inspectores del Transporte Terrestre:

1) Ejercer, bajo la inmediata dependencia de la Dirección General de Transportes Terrestres y de sus Jefaturas Regionales la inspección de los servicios de transporte por carretera atribuida al Ministerio de Obras Públicas al objeto de:

Comprobar el exacto cumplimiento de las disposiciones reguladoras de la ordenación y coordinación de los Transportes terrestres y de las prescripciones establecidas en las concesiones y autorizaciones otorgadas en esta materia por el Ministerio de Obras Públicas.

Investigar al ejercicio clandestino. de actividades que requieren concesión o autorización, según las disposiciones mencionadas en el párrafo anterior, y la prestación de servicios distintos de los autorizados o concedidos.

2) Ejercer, en igual forma, la función inspectora que el Ministerio de Obras Públicas pueda atribuirle sobre los restantes medios de transporte terrestre.

3) Levantar las actas de las denuncias que se formulan en materia de transportes, con indicación del precepto infringido y de la sanción correspondiente.

4) Realizar las funciones que tiene encomendadas en las Juntas de Detasas y cualesquiera otras que pudieran venirle atribuidas en las Leyes y Reglamentos en vigor.

5) Dirigir y fijar las directrices de actuación de las funciones auxiliares de inspección realizadas por el personal del Departamento.

6) Desempeñar las funciones especiales que en relación con los transportes terrestres puedan serle atribuidas.

CAPITULO II. Selección, formación y perfeccionamiento

SECCION 1ª. SELECCIÓN

Art. 4.

La selección de los aspirantes a ingreso en el Cuerpo se realizará mediante con-



vocatoria libre y las prácticas de las pruebas selectivas que en la misma se establezcan, entre las que constituirá una prueba previa la de aptitud física necesaria para la prestación del servicio.

Art. 5.

Las convocatorias de oposiciones a ingreso en el Cuerpo no podrán cubrir un número de plazas superior al previsto en el artículo tres.4 del Decreto mil cuatrocientos once/mil novecientos sesenta y ocho, de veintisiete de junio.

Art. 6.

Las bases de la selección y la convocatoria se aprobarán por Orden ministerial, debiendo ajustarse la convocatoria a lo prevenido en el artículo tres del Decreto 1411/1968, de 27 de junio, y publicarse con seis meses de antelación, por lo menos, al comienzo de los ejercicios, sin que dicho período pueda exceder de ocho meses.

Art. 7.

El programa con las materias para las pruebas de ingreso en el Cuerpo habrá de publicarse o estar publicado al tiempo de la convocatoria.

Art. 8.

Para ser admitido a las correspondientes pruebas selectivas de ingreso en el Cuerpo será necesario:

Ser español (*requisito que ha de ampliarse a cualquier ciudadano de la UE*)

Haber cumplido veintiún años de edad en la fecha en que expire el plazo para la presentación de instancias.

Estar en posesión del título oficial de Licenciado en Derecho o en Ciencias Económicas y Empresariales, o de Intendente Mercantil, o condición de obtenerlo

en la fecha en que termine el plazo de presentación de instancias (*modificado primeramente por el Decreto 2243/1981, y finalmente por el Decreto 389/1985*).

No haber sido separado, mediante expediente disciplinario del servicio del Estado, de sus Organismos autónomos o de la Administración Local, ni hallarse inhabilitado para el ejercicio de funciones públicas.

Carecer de antecedentes penales por la comisión de delitos dolosos.

Manifestar los aspirantes que se comprometen a jurar acatamiento a los Principios Fundamentales del Movimiento Nacional y demás Leyes Fundamentales del Reino (*requisito que desde la Constitución española de 1978, ha de entenderse referido a esta norma*).

Para los aspirantes femeninos, haber cumplido o estar exentos del Servicio Social de la Mujer, bastando que se haya cumplido cuando finalice el plazo de treinta días hábiles señalados para la presentación de documentos (*requisito que ya no es aplicable, pues tales servicios fueron derogados*).

Art. 9.

La presentación de instancias, el contenido de las mismas y el pago de los derechos de examen se ajustarán a lo establecido en el Decreto 1411(1968, de 27 de junio.

A la instancia podrán acompañarse los expedientes académicos, publicaciones, trabajos científicos y documentos que acrediten méritos o servicios especiales de cualquier clase, singularmente el conocimiento de idiomas extranjeros.

Art. 10.

Expirado el plazo de presentación de instancias, se estará a lo dispuesto en, el artículo 5 del Decreto 1411/1968, de 27 de junio.



Art. 11.

En la Orden ministerial que convoque las pruebas de ingreso se determinará la composición del Tribunal que haya de juzgarlas, y que estará formado por siete miembros titulares y siete suplentes.

Será presidente del Tribunal el Subsecretario de Obras Públicas, quien podrá delegar en el Director General de Transportes Terrestres, y Presidente suplente un funcionario de la Subsecretaría o de la Dirección General de Transportes Terrestres con categoría de Subdirector General.

Serán Vocales del Tribunal: dos funcionarios, con categoría al menos de Jefe de Sección, de la Dirección General de Transportes Terrestres, siendo uno de ellos el de la Sección de Inspección Central de Transportes Terrestres; un Catedrático de Derecho de una Facultad de Derecho o de asignatura jurídica de una Facultad de Ciencias Políticas, Económicas o Empresariales y dos Inspectores de Transportes Terrestres, titulados superiores, actuando como Secretario uno de los Jefes de Sección de Personal de la Subsecretaría (*modificado por el Decreto 2243/1981*).

La designación de los miembros del Tribunal corresponde al Subsecretario del Departamento.

Art. 12.

Terminadas las prácticas, el Tribunal formará una relación con los opositores aprobados siguiendo el orden de puntuación total obtenida por cada uno en el conjunto de aquéllas.

Art. 13.

Los candidatos comprendidos en la relación aportarán en el plazo señalado en el artículo 11.1, del Decreto 1411/1938, de 27 de junio, los documentos a que el citado artículo se refiera.

Art. 14.

Completada la justificación documental o finalizado el plazo establecido para efectuarla, los candidatos comprendidos en la relación que hayan presentado su documentación completa serán nombrados funcionarios en prácticas, con los efectos económicos regulados en el Decreto 1315/1972, de 10 de mayo.

SECCIÓN 2ª. FORMACIÓN

Art. 15.

Los funcionarios en prácticas deberán seguir, con resultado satisfactorio, un curso selectivo y un período de prácticas, si así se hubiese determinado en la convocatoria.

Art. 16.

Terminado el curso selectivo y, en su caso, el período de prácticas, se formará la relación de los opositores que en él han participado con resultado satisfactorio, y para el orden de relación se computará tanto la puntuación obtenida en las pruebas selectivas de ingreso como la alcanzada al finalizar el curso selectivo y el periodo de prácticas a que se refiere el artículo anterior, y se conferirá por el Ministro de Obras Públicas a los candidatos que por el orden de relación cubran las vacantes existentes en el Cuerpo el nombramiento de Inspectores del Transporte Terrestre.

SECCION 3ª. CURSO DE PERFECCIONAMIENTO

Art. 17.

Los funcionarios del Cuerpo tienen el deber de asistir, cuando para ello sean designados, a los cursos de perfeccionamiento y, asimismo, podrán solicitar tomar parte en aquellos cursos de especialización que se organicen por el Ministerio de Obras Públicas y/o la Escuela Nacional de Administración Pública.



Art. 18.

Se anotarán en la hoja de servicio de los interesados los cursos de perfeccionamiento o de especialización seguidos por los funcionarios, así como los certificados o diplomas en ellos obtenidos.

CAPITULO III. Provisión de puestos de trabajo

Art. 19.

La clasificación de los puestos de trabajo correspondientes al Cuerpo se efectuará con arreglo a las normas contenidas en el Decreto 865/1964, de 9 de abril, disposiciones complementarias y demás normas que en lo sucesivo puedan dictarse sobre esta materia.

Art. 20.

Los funcionarios de nuevo ingreso serán destinados según la puntuación obtenida y de acuerdo con sus peticiones o por libre designación del Ministro o del Subsecretario de Obras Públicas, cuando así lo aconsejaren las necesidades del servicio. En sus solicitudes los funcionarios deberán referirse necesariamente a la totalidad de las vacantes existentes expresando el orden de preferencia.

Art. 21.

En cualquier caso, para ser destinado a puesto de trabajo con residencia en Madrid, será condición absolutamente indispensable haber servido durante tres años destino propio de funcionario del Cuerpo en otra localidad (*párrafo derogado por el Decreto 2243/1981*).

Las vacantes en cada servicio y localidad se proveerán mediante concurso de méritos entre los funcionarios pertenecientes al Cuerpo que reúnan las condiciones exigidas en la convocatoria correspondiente.

Los concursos se resolverán por el Subsecretario de Obras Públicas, previa propuesta de la Sección de Personal con sujeción a las bases de la convocatoria, en la que se expresarán la escala gradual de méritos por el orden excluyente de preferencia que se establezca.

La adscripción a puesto de trabajo determinado se efectuará por el Jefe de Servicio correspondiente siempre que el concurso se refiera a puesto de trabajo de tipo genérico. La escala gradual de méritos se establecerá teniendo en cuenta: la eficacia demostrada en destinos anteriores, tiempo de servicios efectivos prestados en el Ministerio de Obras Públicas o sus' Organismos autónomos, distinción notoria en el cumplimiento de sus deberes, posesión de diplomas propios de la profesión, estudios o publicaciones, menciones honoríficas, condecoraciones y honores, premios en metálico, residencia previa del conyugue funcionario, y cualquiera otra circunstancia de naturaleza análoga.

Los destinos obtenidos en virtud de concurso obligan a servirlos durante un plazo, por lo menos, de dos años, durante los cuales no podrá solicitarse otro.

Los puestos de trabajo de nueva creación podrán ser adjudicados por libre designación del Ministro o del Subsecretario de Obras Públicas (*párrafo derogado por el Decreto 2243/1981*).

Art. 22.

Cuando celebrado un concurso para la provisión de vacantes, alguna se declare desierta y sea urgente para el servicio su provisión, se estará a lo dispuesto en el artículo 81 de la Ley articulada de Funcionarios Civiles del Estado.

Art. 23.

El Subsecretario de .obras Públicas podrá autorizar excepcionalmente permutas de destino entre funcionarios del Cuerpo en activo o en excedencia especial, previo informe de los Jefes de los solicitantes o del Director general correspondiente de acuerdo con lo establecido en el artículo 62 de la citada Ley articulada de Funcionarios Civiles del Estado.

CAPITULO IV. Tribunales de Honor (capítulo derogado por lo previsto en el art.26 de la Constitución española y expresamente por el Decreto 2243/1981).

CAPITULO V. Uniforme

Art. 25.

Americana cruzada, de paño azul marino, con dos filas de tres botones dorados a cada lado que llevarán en relieve el escudo nacional; mangas lisas, con tres botones dorados, de tamaño pequeño, idéntica grabación en relieve, colocados en la bocamanga junto a la costura; charreteras de paño con escudo nacional en oro, rodeadas con galón dorado y sujetas con botón idéntico a los de las bocamangas; chaleco del mismo género y color que la americana, con una sola fila de seis botones.

Pantalón de forma recta y del mismo color y género que las prendas citadas anteriormente.

Gorra de visera confeccionada del mismo género que el traje: El barbuquejo o carrillera de cordón dorado con un pasador en el centro y sujeto en los extremos con dos botones dorados de tamaño pequeño y con el relieve del escudo nacional.

Se usará con este uniforme fajín rojo, corbata negra, camisa blanca, zapatos y guantes de piel negra.

En invierno podrá usarse, además, abrigo de paño azul, oscuro, con trabilla y un pliegue abierto en el centro de la espalda. Irá provisto de una doble fila de seis botones grandes dorados y dos más en el talle para sujeción de la trabilla en todos los cuales estará grabado el escudo nacional.

El emblema nacional se colocará en la parte izquierda de la americana y en el frontal de la gorra.

Disposición derogatoria



A la entrada en vigor de este Reglamento quedarán derogados aquellos preceptos del Decreto 2237/1969, de 17 de julio, que se opongan al mismo, así como las disposiciones de igualo inferior rango en lo que contradigan su contenido.

REAL DECRETO 2243/1981, DE 18 DE SEPTIEMBRE, DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO DEL CUERPO DE INSPECTORES DEL TRANSPORTE TERRESTRE

Artículo primero.

El Cuerpo de Inspectores del Transporte Terrestre se denominará en lo sucesivo Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre.

Artículo segundo.

Queda modificado el Decreto número dos mil seiscientos ochenta. y uno/mil novecientos setenta y cuatro, de nueve de agosto, por el que se aprobó el Reglamento del citado Cuerpo en la forma siguiente:

Uno. Todas las referencias relativas al Ministerio de Obras Públicas se entenderán realizadas respecto al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Dos. El artículo ocho punto c, queda redactado en la siguiente forma: - Estar en posesión de cualesquiera de los títulos oficiales siguientes; Licenciado en Derecho, Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales, Intendente Mercantil, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, o Ingeniero Industrial, o en condiciones de obtenerlo en la fecha en que finalice el plazo de presentación de instancias.

Tres. El Catedrático Vocal del Tribunal al que se refiere el tercer párrafo del artículo once, será un Catedrático de universidad de asignatura afín con la especialidad.

Cuatro.- Quedan suprimidos los párrafos primero y sexto del artículo veintiuno y el artículo veinticuatro.

Cinco. El capítulo V pasa a ser el IV y el artículo veinticinco pasa a ser el veinticuatro.

REAL DECRETO 389/1985, DE 20 DE MARZO, SOBRE AMPLIACIÓN DE LA TITULACIÓN ACADÉMICA NECESARIA PARA EL INGRESO EN EL CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE

Artículo único.

La titulación exigible para el ingreso en el Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre será la de Licenciado, Ingeniero o Arquitecto.

ADENDA

IN MEMORIAM

Especial recuerdo a mis compañeros, muchos de ellos ya fallecidos, y mis maestros (de los que tanto aprendí): Jorge Cobian (primer Jefe de la Inspección que yo conocí), Enrique Mapelli (maestro, brillante jurista, ex Sec.General OACI), Francisco Español de la Torre (mi primer Jefe – Negociado de T.Internacional Viajeros), Pablo Puente Paz (primer Presidente de la Asociación profesional del Cuerpo que conocí), José Ramón Juanillo Ortega (maestro de maestros, segundo Jefe de la Inspección que yo conocí y redactor de la LOTT), José Marfil, José Luís Vallhonrat, Francisco Quiles, Fabián Sendra, José M^a Pedrejón, Joaquín Moret, Fco.Javier Falcón, Miguel Sánchez- Apellaniz, César Calvo, José Masgrau, Rafael Tamarit, José Robles García (maestro), Víctor Astiz, J.Ignacio Llorens, Jaime Serrano Tobalina, Luis Pérez Calvo, Arturo Imedio (maestro), Julio Álvarez del Casar, Alfonso Taboada, José Lavilla, Francisco García García, Manuel Fernández Moreno (maestro), Ricardo Lacueva (maestro y brillante jurista), Miguel Ángel Esteban Palacín, José Miguel de Peña, Domingo Lozano, Jaime Roselló, Aser Taboada, Leopoldo Hontañón, Jaime Parra, Emiliano Murillo (maestro), Salvador Muñoz (maestro), Begoña Gaztañaga, José Luís Marbán, Jesús Pinilla Martín (maestro, pintor y torero), Fernando Pascual Bravo, Vicente Zanón, Amparo Huici, Jesús Quesada Alcázar, Alfonso Núñez Ales (maestro), Ramón Ortigosa (maestro), Antonio Lage, Jesús Gálvez, Miguel Sánchez Lastra, Emilio Martínez de Lecea (maestro), Nieves Jiménez García (1^a Inspectora del sexo femenino; ingreso 16.6.1976), Carmen G^a Escassi, Fernando Tello, Francisco J.G^a Madariaga, Bernabé Moreno, Anibal Suárez, M^a José Gómez G^a-Ochoa, Luis Climent, Manuel Montaner, Amparo Llopis, Enrique Sanz Ariz, Carlos Archilla, Esteban Barajas, Ángel Martínez-Conde (maestro), Pedro Antonio Canovas, Elena Chamón, M^a Carmen Martínez Abad, Edelmira García, Paloma Moriano, Jaime Navascúes, Manuel López Gallinal (maestro), Carmen M^a López Otero (mi 1^a compañera de despacho; Transporte Internacional Viajeros), Paloma Burgos, Carmen Rodríguez Baladrón, M^a Luisa G^a Van Isschot, Luis Ignacio G^a Madariaga, Emma Palancar, Rosario G^a González, Julio Sáez Ortiguez, M^a Sol Tejada, Alfonso Sánchez Marcos (maestro), Gregorio Pérez-Sahuquillo (maestro), José Ignacio Salafranca (maestro y europarlamentario), M^a Soledad Muñoz Luna, M^a José Costales, Victorino Ortega, M^a Teresa Peña

Nombela, Matilde Fernández Balbín, M^a José Anguita, Antonio Chica Fernando Calvo, Ignacio del Valle, Emilio Sidera (maestro), Consuelo Conde Catena, José Martínez-Conde, José M^a Blasco, Francisco Javier Varela Tejedor, Ignacio Samper, M^a Ageo Bustillo, Carmen Diges, Ignacio Tello, Marta Mérida, M^a Dolores Moreno, Mercedes Virseda, Juan Miguel Sánchez García (maestro), Miguel Ángel de Frías, M^a Teresa González-Haba, Alicia Rubio (maestra, Subdirectora General de Inspección de la DGTT), Jesús Miranda Cerezo (maestro), Víctor Javier Martínez-Conde, M^a Dolores Otero, M^a Fe Borrego Bahón (Subdirectora de la DGT CAM), M^a Pilar Chamón, Ignacio Guridi, Fausto Morell, y Beatriz Pedrejón Blanco (última del escalafón, según fecha ingreso -21.3.1988).

- La definición de "maestro" alude a aquellas personas que transmitieron al docente cualesquiera clase de conocimientos y experiencias positivas, no significando en modo alguno que los no así citados tengan una menor consideración profesional.
- De otro lado, debo de resaltar que lo que siempre he denotado en la práctica totalidad de mis compañeros, ha sido un afán por ayudar a los ciudadanos, usuarios y empresarios, que va más allá de lo estrictamente obligado, cumpliéndose así el adagio latino "age quod agis", que quiere decir: lo que debe de hacerse ha de hacerse, pero haciéndose bien, y lo que es lo más importante, haciendo el bien.

EL AUTOR



Nacido en Madrid el día de Reyes de 1951, casado, con dos hijas, y ya con cuatro nietos, ingresó como funcionario público de carrera en 1978, por oposición (Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre).

Habiendo siempre conformado su actividad profesional dentro del transporte, ésta se ha desarrollado desde la práctica totalidad de los ámbitos posibles (funcionario público, colaboración con el Partido Popular, articulista, conferenciante, organizados de Jornadas técnicas, y abogado especialista), lo cual es una nota característica nada común, si bien manteniendo una muy especial atención al estudio y a la divulgación dentro de este campo, principalmente en lo concerniente a la política y ordenación jurídica (interna y comunitaria) del mismo.

Esta vocación por el transporte no tiene ningún antecedente familiar, si bien su hermano José Antonio, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, también se ha dedicado totalmente al transporte, como Jefe del Área de Accesibilidad del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.

Actividad y vocación que, como se ha expuesto, se ha desenvuelto siempre en pro y defensa del sector, tanto como funcionario público, como asiduo artu-

lista y conferenciante, y también en la actividad de organización de Jornadas técnicas, siendo también destacable su labor de asesoramiento cerca del Partido Popular, para finalizar en el momento actual como asesor letrado dentro del sector del transporte público por carretera, tarea que se compagina con aquella que siempre más le ha caracterizado, cual es la ya enunciada de estudio y divulgación de cuanto, según marca la actualidad, es de interés en el orden jurídico y de la política de transportes.

Es Diplomado universitario por la Escuela de Práctica Jurídica en Derecho Comunitario, Derecho Aeronáutico y Espacial, y Derecho Marítimo; por la Escuela Diplomática en Derecho Comunitario, en Instituciones Europeas, y en Relaciones Internacionales; y por el Centro de Estudios San Pablo en Derecho Comunitario del Transporte.

En estas materias ha dedicado una labor docente continuada en distintas instituciones públicas y privadas, principalmente universitarias, habiendo impartido más de dos centenares de conferencias, organizado medio centenar de Jornadas técnicas, así como publicado más de trescientos artículos y medio centenar de estudios, de los que prácticamente la mitad son referidos al Derecho comunitario del transporte y un número similar al régimen jurídico concesional español de los servicios regulares permanentes de uso general de transporte público de viajeros por carretera.

Autor de seis Libros en materia de transportes: 1) Liberalización del sector transportes español (1994), presentado en el seno de la Comisión Nacional de estudio de Fomento del Partido Popular, y cuyas conclusiones fueron años después (1996-1999) cumplimentadas dentro del denominado "Plan de Modernización del Transporte Terrestre", siendo Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera. 2) El Plan Nacional de Modernización del Transporte Terrestre (1999), editado por el propio Ministerio de Fomento, en el que se resumieron las principales medidas llevadas a cabo dentro de este Plan en dicho periodo. 3) 20 Años de Estudio del Transporte (2003), que compendia cerca de un centenar de artículos publicados desde el año de 1.984. 4) Evolución histórica del Ordenamiento jurídico de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera a tracción mecánica en España (2005), libro que responde a la vo-

cación por este subsector o modo de transporte, primero y único que describe la historia de esta clase de servicios públicos, y que deberá ser objeto de una segunda parte cuando el actual proceso de renovación concursal concluya. 5) Marco Comunitario del transporte de mercancías por carretera (2007). 6) Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre, antiguo de Interventores del Estado en la Explotación de Ferrocarriles (2014).

Coordinador de cuatro monografías (Libros) sobre el Derecho del transporte en la UE, en la Revista especializada "Noticias de la Unión Europea" (1985, 2003, 2005 y 2012), y de los Libros Nuevas Tecnologías aplicadas al transporte por carretera (2001) y Nuevas Tecnologías y transportes (2003). Autor del compendio de normativa interna (estatal y autonómica) y comunitaria aplicable al transporte público de viajeros por carretera. Impulsor del libro "El Universo y la vida" (INTA; 2003).

Ha sido profesor de Derecho Comunitario y en materia comunitaria sobre los distintos modos de transporte en diferentes instituciones públicas y privadas. Es especialista en Derecho Comunitario del transporte y Derecho del transporte terrestre (ferrocarriles y carretera), así como en Derecho del espacio. También es especialista en Derecho de la competencia y en Derecho de la contratación pública. Experto en todo lo relacionado con el sector de la investigación y desarrollo, así como en materias relativas a formación.

Ha comparecido, como técnico de reconocido prestigio, en distintas Comisiones del Congreso de los Diputados (2003/Cº Ciencia y Tecnología – Política Aeroespacial; 2009/Cº Justicia – Informe proyecto Ley Contrato Transporte Terrestre, etc.).

Licenciado en Derecho (CEU) y Académico de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación, ha cursado estudios superiores universitarios en auditoría financiera y operativa (Instituto Oficial de Censores Jurados), así como en Derecho financiero y Derecho laboral.

Co-fundador y Vicepresidente de la Asociación Española del Transporte (desde 1996 a 2012) y desde julio de 2012 Vocal de la Junta directiva. Miembro de la Asociación Española para el Estudio del Derecho Comunitario, materia esta

última a la que ha dedicado, desde hace más de tres décadas, una labor de estudio plasmada en la publicación de más de un centenar de colaboraciones sobre esta materia (preferentemente, en la prestigiosa Revista "Noticias de la UE"), así como un gran número de conferencias. Consejero Científico de la Cátedra de Derecho y Economía de la Competencia de la Universidad Antonio de Nebrija; Investigador Asociado del Instituto Universitario de Estudios Europeos (CEU); Consejero de Honor de la Cátedra de Seguridad Vial y Movilidad del Instituto Internacional de Ciencias Políticas (cátedra auspiciada por la "cátedra UNESCO de Ciencia Política y Administrativa Comparada" y por la "cátedra Robert Schuman de Ciencia Política Europea"); ex - profesor de Derecho Comunitario en distintas Universidades privadas. Miembro del Consejo de Redacción y Editorial de la Revista especializada "Tráfico y Seguridad Vial".

Entre otros cargos públicos, ha desempeñado, desde 1976, los de Director de Recursos e Inspector General de Servicios del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento (1996-1999), con competencias tanto en servicios como en infraestructuras, y Presidente del Consejo Superior de Obras Públicas, dependiente de los Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, hasta su nombramiento (16/VI/2000) como Director General del INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial) y Presidente de la sociedad estatal Ingeniería y Servicios Aeroespaciales, SA (INSA), hasta el 9 de julio de 2004. Desde esta fecha, a la de su excedencia en mayo de 2006, fue Vocal Asesor (nivel de Subdirector General) del Mº Fomento, adscrito a la Dirección General de Transportes por Carretera.

Desde 1992 (fundación), y siendo el único miembro que ha permanecido en ella desde su creación, ha pertenecido a la Comisión Nacional de Estudio de Fomento del PP (en cargos distintamente denominados: Director, Coordinador General, y en la actualidad Responsable del Área de Transportes por Carretera), habiendo intervenido desde entonces, a través de la Comisión, en la redacción de los programas electorales (nacionales y UE) y de gobierno en materia de transportes. También fue asesor parlamentario, en materia de transportes, del Grupo Popular Europeo. Coordinador de Seminarios en materia de Fomento (transportes) de FAES.

Fue Delegado del Ministerio en las Conferencias Europeas de Ministros de Transportes, de 1982 (Madrid), 1996 (Budapest) y 1998 (Berlín), en la Conferencia Pa-neuropea de Transportes de 1998 (Helsinki), y en los eventos del Cincuentenario de la IRU (1998; Ginebra).

Ha pertenecido a los Consejos de Administración de RENFE, FEVE, Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF/actual ADIF), Autopistas del Atlántico Concesionaria Española, SA (AUDASA), Hispasat, SA y Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Fue Presidente del Consejo de Administración de INSA, habiendo sido Vocal del Consejo Rector del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), Vicepresidente del Consejo del Centro de Astrobiología, Vocal del Consejo Rector del Instituto Geominero de España, Vocal del Comité de Coordinación de Ciencia y Tecnología-OPIS, Vocal de la Comisión Nacional de Astronomía, Vocal del Circulo de Tecnologías de la Defensa, y Vocal del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial.

Co-fundador del GIF (actual ADIF-Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) y del Centro de Astrobiología (asociado a la NASA) y de las sociedades de construcción y explotación de satélites Hisdesat, SA y Xstar (con los consiguientes satélites de comunicaciones dedicados a la defensa Spainsat y Xstar-Eur). Fundador del Centro Tecnológico y para la Seguridad del Transporte del INTA.

En la actualidad (desde 2007), y dentro del libre ejercicio profesional de la abogacía, ha instituido en Madrid un Gabinete jurídico especializado en transportes, denominado "Asesoría Jurídica y Empresarial del Transporte", constituyendo esta labor de abogado especializado en transportes su actual actividad, constituyendo la esencia de la misma la defensa del sector del transporte público por carretera. Es asesor de las patronales ASINTRA y ASTIC, así como de muchas de las más importantes empresas españolas del sector.

Está en posesión de las siguientes condecoraciones: Gran Cruz de la Orden al Mérito Civil, Placa al Mérito de las Telecomunicaciones y la Sociedad de la Información, Cruz de Plata de la Orden al Mérito de la Guardia Civil, Cruz Distinguida de Primera Clase de San Raimundo de Peñafort, Medalla al Mérito del Trabajo en su categoría de plata, Medalla al Mérito del Transporte, Medalla al Mérito de

la Seguridad Vial, Encomienda de la Orden de Isabel La Católica y Encomienda de la Orden al Mérito Civil. Medalla del 150 Aniversario del Ministerio de Fomento. Medalla de plata de la Mutualidad General de la Abogacía.

Además, ha sido objeto, a lo largo de su trayectoria profesional, de un elevado número de felicitaciones públicas oficiales y de instituciones privadas, así como de distintos premios, homenajes y reconocimientos por parte de diferentes instituciones públicas (Museo del Aire del Ejército del Aire), asociaciones - federaciones profesionales y empresariales (Asintra, Fenebus, Apetam, etc.) y otras entidades privadas (premio Asintra vigésimo aniversario, Insignia de oro de Astic y de Asintra, Personaje del Año-Murcianos fuera de Murcia/2001, Medalla al Mérito en el Transporte de Fenebús/2011, etc).

*Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*

ESTE LIBRO SE TERMINÓ DE ESCRIBIR
EN LAS ROZAS (MADRID)
EL DÍA 17 DE JUNIO DE 2014

La impresión se realizó en los talleres de Grupo Diario Imprenta
finalizándose el 11 de Noviembre de 2014



*Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*



*Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre,
antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*





c/ Fernández de la Hoz, 78 entrpl.
28003 Madrid
Tlf. 91 451 48 16 Fax. 91 395 28 23
www.fundacion-fcorell.es e-mail. info@fundacion-fcorell.es