

serva del derecho al ejercicio de la acción en la vía administrativa. Fuera de estos supuestos, el juicio de fondo expresado en cualquiera de las dos vías produce efectos de cosa juzgada material en la descartada. Todo ello teniendo siempre presente que el juez penal sólo podrá condenar a la Administración si la lesión fue consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos.

V

Si, de acuerdo con la célebre máxima, toda ciencia se consolida con los tratados y se renueva por medio de las monografías, puede concluirse que el libro constituye un auténtico hito en la materia analizada, a considerar ineludiblemente a partir de ahora en el correspondiente capítulo sobre la responsabilidad administrativa de los distintos tratados que vean la luz. Una única objeción cabe añadir, y es la omisión de unas consideraciones destinadas a describir la situación en el Derecho comparado. Destacar que la acumulación de acciones de diverso género en un proceso penal es una de las peculiaridades de nuestro Derecho que permitiría comprender mejor el origen de la actual situación de dislate.

Obviamente, sobre la cuestión no se ha dicho la última palabra. No ya sólo por el intrínseco carácter contingente del Derecho, sujeto a renovación continua, sino porque lo propio de la ciencia jurídica es su lento, pero constante, progreso por medio del debate doctrinal. Y el libro del profesor CASINO RUBIO compele a quienes quieran analizar la cuestión a partir de ahora a arrancar su investigación de la tesis y de la argumentación contenida en el mismo.

Esta reflexión nos conduce, finalmente, a otra conexas. Si el resultado, como se ha visto, es espléndido, ello no es fruto sino de la propia dinámica de los hechos. Cuando, a efectos de cumplimentar un mero trámite, con premura, sin dedicación ni ganas se elabora una tesis doctoral, se obtiene como producto una obra sin sentido, destinada a no publicarse o, en su defecto, a dormir el sueño

de los justos en las estanterías, convirtiéndose en apetecible nido para los ácaros. Por el contrario, cuando con paciencia, minuciosidad, deleite y buen entendimiento se aborda la labor de construir una tesis, el resultado no puede ser otro que una auténtica investigación, y esa investigación, puesta negro sobre blanco, es un buen libro; como lo es la helénica obra del profesor CASINO RUBIO.

Alfonso ARÉVALO GUTIÉRREZ
Letrado de la Asamblea de Madrid

COMÍN COMÍN, F.; MARTÍN ACEÑA, P.; MUÑOZ RUBIO, M., y VIDAL OLIVARES, J.: *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, 2 vols., Ed. Anaya-Grandes Obras y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1998.

El 28 de octubre de 1998 se cumplieron 150 años de la circulación del primer ferrocarril peninsular, que cubría el trayecto entre Barcelona y Mataró. El ferrocarril español, sin embargo, había comenzado a funcionar en Cuba el 19 de noviembre de 1837, en el tramo entre La Habana y Bejucal, dentro de la línea de La Habana a Güines. Pocos años antes, en 1825, con la inauguración del enlace entre las localidades inglesas de Stockton y Darlington, se había iniciado la nueva era que, para el transporte terrestre, comenzaba con el nacimiento del ferrocarril.

Durante estos 150 años de historia, el ferrocarril ha contribuido de manera fundamental al crecimiento y desarrollo de la economía española, revolucionando la industria, el comercio, la sociedad en su conjunto. Ferrocarriles, trenes y tranvías vienen formando parte de la cotidianidad desde su aparición en la naciente revolución industrial, y son incontables las referencias a este singular medio de transporte en la historia de la cinematografía y la literatura. Los ámbitos de la ciencia y de la técnica, sin embargo, son los que se han visto más pro-

fundamente marcados por este acontecimiento. Es en el ferrocarril donde se han aplicado las mejores y más impactantes innovaciones tecnológicas: la máquina de vapor y las vías de hierro son ejemplo de ello.

Pero el ferrocarril no sólo impactó en el mundo de las artes, de la ciencia o de la técnica. También el Derecho y los juristas cayeron, desde mediados del siglo XIX, bajo su manto de influencia. Y fue justamente el Derecho administrativo la rama jurídica que con mayor intensidad resultó afectada. De la mano del ferrocarril se produjo una revolución jurídica cuyos frutos aún perduran.

La influencia del ferrocarril en el ámbito del Derecho no pasa desapercibida por los autores de la obra colectiva objeto de esta recensión. La mención y síntesis de la legislación ferroviaria sancionada desde mediados del siglo pasado hasta la actualidad es uno de los múltiples temas que recogen los dos volúmenes de *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, a cargo de cuatro grandes expertos en tan relevante materia: FRANCISCO COMÍN COMÍN, PABLO MARTÍN ACEÑA, MIGUEL MUÑOZ RUBIO y JAVIER VIDAL OLIVARES.

Para celebrar el nacimiento del ferrocarril en España, el sector ferroviario programó y desarrolló una serie de actividades conmemorativas que configuraron el año 1998 como «el año del tren». Fue la Fundación de los Ferrocarriles Españoles la encargada de asumir el papel de comisión gestora de la celebración.

Entre los principales fines de esta Fundación se cuentan, entre otros: fomentar el conocimiento y la utilización del ferrocarril, incentivar la investigación sobre el transporte y sus modalidades, velar por la conservación de los fondos materiales y documentales de valor histórico o artístico que guarden relación con los ferrocarriles, y difundir los aspectos culturales con ellos relacionados. Para cumplir con estos fines, la Fundación desarrolla distintas actividades, todas ellas memorables, pero entre las cuales resalta la promoción de la investigación del transporte ferroviario en su entorno político, económico y social. La obra de la que aquí se da noticia es

fruto justamente de esta actividad de promoción. En concreto, es uno de los resultados de mayor proyección entre las principales actuaciones realizadas en conmemoración de los 150 años de ferrocarril en España.

150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles se presenta en dos volúmenes estructurados en 12 grandes capítulos. Cuenta, además, con una amplia cartografía y con un apoyo gráfico, fotográfico y documental, sin los cuales la obra no habría sido completa.

La intención de los autores es proponer una descripción del desarrollo del ferrocarril y una interpretación global de la historia ferroviaria en el último siglo y medio (desde 1848 hasta 1998). Esta nueva obra de referencia sobre los ferrocarriles en España viene a ser, en definitiva, una síntesis que recoge e integra todo el sinfín de investigaciones que sobre el tema han aparecido desde la publicación de dos grandes libros que creo poder tratar de «clásicos»: por una parte, la monografía de FRANCISCO WAIS, *Historia general de los ferrocarriles españoles (1830-1941)*, a cargo de la Editora Nacional, en la colección «Tierra, Historia y Política», Madrid, 1967; y, por otra, el libro colectivo *Los ferrocarriles en España (1844-1943). El Estado y los Ferrocarriles*, dirigido por MIGUEL ARTOLA y publicado por el Banco de España, Madrid, 1978.

Aunque el libro constituye en algunos aspectos una recopilación de las investigaciones ya realizadas, en otros va más allá. Así, el primer volumen —«La era de las concesiones a las compañías privadas»— es de hecho una investigación autónoma cuyo ámbito temporal y temático es mayor si se compara con las obras clásicas sobre ferrocarriles.

Pero esta indagación no se realiza de forma independiente. Una de las características de la obra en la que merece hacer hincapié es justamente el trato coyuntural que se da a cada uno de los aspectos tratados. No sólo se realiza un estudio histórico de los acontecimientos, sino que se acompaña de un interesante análisis económico, social, jurídico e incluso técnico de todos los factores que animaron los primeros cien años de ferrocarril en España. Datos tan

singulares como la identificación, desde sus primeros tiempos, de las compañías ferroviarias por los uniformes del personal ferroviario, o como el nivel de afiliación sindical de los agentes ferroviarios, muestran el lado social y humano de la impronta del ferrocarril. La intersección analítica es seguramente uno de los caracteres que más personalizan este compendio de la historia ferroviaria española.

Aunque son muchos los temas que recoge este primer volumen, cuya síntesis escapa de los límites de esta recensión, quiero elogiar especialmente el que se haya dedicado íntegramente uno de sus capítulos a los orígenes y evolución de los ferrocarriles de vía estrecha (de un metro de anchura entre carriles), los cuales constituyeron, junto a los ferrocarriles estratégicos, la denominada «política ferroviaria secundaria». Las construcciones de este tipo de líneas férreas, impulsadas notablemente a partir de 1870, se desarrollaron de hecho con bastante anterioridad a las normativas que afrontaron su particular régimen jurídico. Los territorios que conocieron un mayor desarrollo de estas redes de ferrocarriles económicos fueron: Asturias, País Vasco y País Valenciano, además de Baleares, Cataluña y algunas zonas de Castilla y Cantabria. La obra colectiva dedica así la atención que merece este fenómeno ferroviario «de segundo orden» en cada una de las regiones citadas.

El segundo volumen —«La nacionalización de las redes: Renfe y los ferrocarriles autonómicos»— merece idénticos calificativos en lo que se refiere al estudio circunstancial de la impronta del ferrocarril en la sociedad, a partir, en este caso en concreto, de la guerra civil española. La política ferroviaria y de transporte del nuevo Estado estuvo orientada hacia la inmediata nacionalización de los ferrocarriles de vía ancha mediante la creación de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe), por la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941.

Muestra de este cruce en el análisis de los distintos aspectos considerados en el libro es el estudio del rescate de las

compañías privadas, figura jurídica clave de este proceso nacionalizador, junto a la selección de otros datos de interés, e incluso anecdóticos, como, por ejemplo, la relación de presidentes de Renfe desde su creación en 1941 hasta 1997, en la que cabe resaltar que una de las notas más características de los hombres que accedieron a este cargo ha sido el que doce de ellos fueron ingenieros en sus diversas modalidades, destacando el que ocho lo fueron de caminos, canales y puertos. He ahí una clara preferencia del Estado por encargar a técnicos especializados la gestión de las infraestructuras ferroviarias.

El repaso por la historia de Renfe entre los años 1964 y 1975 muestra, por otra parte, cómo, a partir de la reorganización de la Red nacional y la aprobación del Estatuto Ferroviario de 1964, se inicia una de las más importantes modernizaciones del ferrocarril español en lo que al elemento técnico se refiere. La modernización tecnológica de esta época —que los autores denominan «década de progreso»— afecta a la propia red ferroviaria, al material rodante y, cómo no, al sistema de tracción, es decir, el adiós a la máquina de vapor, progresivamente sustituida por el diesel y la electricidad. Sin duda alguna, toda la industria ferroviaria ha ido avanzando al compás de las nuevas tecnologías que han facilitado un proceso de modernización sin igual para el ferrocarril.

Los últimos veinte años de política ferroviaria, que coinciden en gran medida con el proceso de desarrollo y asentamiento de la democracia española hasta la actualidad, son asimismo objeto de estudio. Si algún dato caracteriza el sistema ferroviario de esta última etapa es, seguramente, la liberalización del sector. La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987, fruto precisamente de la tendencia liberalizadora impulsada frontalmente desde las instancias europeas, y el actual Estatuto de Renfe, aprobado el 28 de enero de 1994, dan paso a una nueva era en lo que a la gestión de los ferrocarriles se refiere.

Pero también la velocidad ocupa un asiento de primera fila en la ulterior etapa de estos 150 años. El nacimiento

del ferrocarril es quizás el punto histórico que marca el inicio de lo que se ha llamado «conquista de la distancia» por la humanidad. Salvar las distancias con la mayor rapidez posible ha sido, y sigue siendo hoy día, un reto siempre atractivo, e incluso estimulante, para el hombre. Los trenes de alta velocidad cierran, pues, este siglo y medio de evolución del ferrocarril español. El vapor, el emblema del ferrocarril en la historia ya contada, cede ahora el relevo a la alta tecnología.

Por todo ello, puede afirmarse que ésta es la tercera gran obra de referencia para el estudio del ferrocarril en España, una de las más grandes creaciones de la era industrial que aún persiste y se perfecciona, siendo el mérito a destacar de este trabajo colectivo la metodología utilizada. El prisma coyuntural con que se relata la misma historia, aportando datos hasta el momento desconocidos o relegados a un segundo plano, nos acerca a una historia casi diferente. Y, aunque no se trata de una monografía jurídica, hay en ella múltiples referencias al Derecho positivo, pues es sabido que la memoria de los ferrocarriles es también, en parte, la del Derecho público.

Dolors CANALS I AMETLLER

Departamento de Derecho Público
Universidad de Girona

FERREIRA FERNÁNDEZ, Antonio Javier: *El Régimen Jurídico de la Comarca en el Sistema Autonómico Español*, Cedecs, Barcelona, 1999, 331 págs.

Uno de los apartados clave del Derecho administrativo español es el dedicado al estudio de los problemas que suscita la articulación de la Administración local en el seno de las Comunidades Autónomas (en adelante, CC.AA.). La Constitución española de 1978 (en adelante, CE) permite a las CC.AA. crear entes locales supramunicipales (arts. 141.3 y 152.3) integrados en su organización territorial junto al Municipio y la Provincia, entidades cuya existencia está, como

es sabido, constitucionalmente garantizada. En efecto, la CE abre la posibilidad de crear «agrupaciones de municipios diferentes de las provincias» (art. 141.3 CE) o «circunscripciones territoriales propias» de las CC.AA. consistentes en la «agrupación de municipios limítrofes» (art. 152.3). Dentro de la variada tipología de entes intermedios, la Comarca aparece en el momento constituyente y estatutario como la novedad más significativa y generalizada, ya que casi todos los Estatutos de Autonomía (en adelante, EE.AA.), al amparo de los anteriores artículos, han realizado previsiones expresas o implícitas y han contemplado la posibilidad de establecer en su territorio este tipo de entes.

La obra que tratamos de comentar se ocupa principalmente de definir, desde un punto de vista jurídico y con carácter general, la posición que debe ocupar el ente comarcal en el nuevo sistema organizativo español tras la aprobación de la CE de 1978. Para ello, el autor ha estructurado el libro en dos partes. La primera, bajo el título «Bases jurídico-dogmáticas de la entidad comarcal», dividida a su vez en tres capítulos, está dedicada al estudio de las referencias constitucionales y estatutarias sobre la cuestión comarcal, con el fin de definir de forma adecuada las bases jurídico-dogmáticas sobre las que se van a establecer las diferentes piezas que componen el panorama organizativo local del Estado. El estudio de estas bases y de los principios establecidos por el bloque de la constitucionalidad es fundamental para avanzar posteriormente en la definición y caracterización de la Comarca en el nuevo sistema local y autonómico. Para ello, el autor ha llevado a cabo un minucioso análisis de los preceptos constitucionales y estatutarios, así como un profundo estudio de las interpretaciones que de los mismos ha hecho el Tribunal Constitucional. El autor también utiliza el Derecho comparado, especialmente el Derecho alemán, fundamentalmente en la interpretación que se realiza del principio de autonomía local consagrado en el texto constitucional. Cabe reseñar que, en este aspecto concreto, ha sido la doctrina alemana la que se ha seguido primordialmente en nuestro país.