

RUBÉN MIRANDA GONÇALVES\_Universidade de Santiago de Compostela

# **Nacemento e evolución do ferrocarril e o seu réxime xurídico en España**

(Madrid, Dykinson, 2013)

de Roberto O. Bustillo Bolado





A obra do profesor Bustillo Bolado, un profesional no ámbito xurídico tanto como docente como especialista en Dereito Administrativo, preséntanos o estudo detallado e minucioso sobre o nacemento e a evolución do ferrocarril e o seu réxime xurídico en España.

A mesma estrutúrase en sete capítulos máis sete apéndices documentais onde se tratan aspectos de relevancia para o lector.

Así as cousas, no primeiro capítulo preséntasenos unha introdución na cal se nos amosa a importancia do nacemento e evolución do transporte de mecadorías, sobre todo desde que aparece a máquina de vapor.

Para coñecer a primeira norma española reguladora do réxime xurídico do ferrocarril en España o autor remítenos á Real Orde de 31 de decembro de 1844 na cal chama a atención como no seu artigo 25 xa se considera as vías do tren como “camiños do Estado”.

No segundo capítulo, o autor quere amosar ao lector unha evolución histórica e deixa claro que antes da chegada da máquina de vapor, alá polo século XIX, xa existían orixes do ferrocarril ao usarse camiños con carrís de madeira para que sobre eles se desprazasen vehículos de tracción animal ou mesmo humana con rodas separadas por eixes da anchura dos carrís.

No terceiro capítulo, o autor explica que a primeira liña pública de ferrocarril a vapor en Europa inaugurouse oficialmente en Gran Bretaña o día 27 de setembro de 1825 cun trazado de 43,5 kilómetros.

No caso de España, aínda que lonxe do que hoxe coñecemos como Estado español, a primeira liña de ferrocarril pública foi: A Habana-Güines, (1837-1838- Cuba).

Pola época, Cuba comezaba a experimentar uns crecementos demográficos e económicos inéditos que se baseaban na silvicultura e na agricultura, polo que as liñas de ferrocarril se foron incrementado pouco a pouco por toda a illa.

Mentres na illa de Cuba xa se construíran máis de 600 kms de ferrocarril, en España non había nin unha soa liña. O autor trata de explicar os motivos polo que iso foi así, e entre eles podemos destacar a inestabilidade política na Península, pouca iniciativa empresarial etc. Con todo iso, España levaba un atraso considerable en relación con outros países europeos como Inglaterra, Francia ou Alemaña, por exemplo, que xa sumaban uns 20.000 kms.

Visto o panorama na Península, trátase de atallar a situación e o goberno da época pasa a regular a construción de ferrocarril.

No capítulo IV e continuando co capítulo anterior, o autor analiza as primeiras regulacións do ferrocarril en España desde mediados do século XIX ata principios do século XX. Como xa sinalamos anteriormente, a primeira norma en España reguladora do réxime xurídico do ferrocarril foi a Real Orde de 31 de decembro de 1844. Á hora de regular o sistema, o autor explica como a propia Administración española carecía de recursos públicos para construír ferrocarrís, polo que se opta, a través da norma citada, por un sistema mixto, deixando protagonismo ás empresas privadas e sempre baixo a supervisión e inspección estatal.

A proposta recibe un grande interese e entre 1845 e 1846 o goberno recibe un gran número de solicitudes de concesión, outorgándose case todas, pero, chamativamente, ningunha delas deu lugar á construción dunha soa liña de ferrocarril. O efecto foi todo o contrario xa que, na propia Orde, se esixía que o goberno impuxese caso por caso e de forma

efectiva, garantías suficientes para asegurar a seriedade das súas intencións, fallando neste punto e provocando así unha especulación sobre a materia.

Percibido o erro, o goberno ten que volver estudar novas fórmulas para construír novas vías, ata que chegamos á construción da primeira liña de ferrocarril na Península que foi a de Barcelona-Mataró, 1848, e así, pouco a pouco, vanse incrementando.

Tras o fracaso da R.O. de 31 de decembro de 1844 apróbase a primeira Lei de ferrocarrís o 03 de xuño de 1855 e fixa en 6 pés casteláns o ancho da vía estándar, clasificando as liñas férreas en dúas categorías: as de servizo xeral e as de servizo particular. Ademais, prevé a construción de liñas de servizo xeral polo propio Estado directamente ou, en ausencia deste, por suxeitos de dereito privado.

Posteriormente, esta Lei vese complementada pola Lei 14 de novembro de 1855 sobre policía e conservación dos ferrocarrís, coa que se busca unha protección e maior seguridade. Durante os anos de vixencia da lexislación de 1855 compróbanse datos moi positivos no desenvolvemento de ferrocarrís na Península, chegando aos 4352 kms construídos, pasando a ocupar un lugar destacado no desenvolvemento ferroviario europeo.

Chegado o ano 1868, e con el a revolución liberal, apróbase unha nova lexislación de obras públicas e xérase unha liberdade de tráfico de prezos, iniciativa etc. A Administración renunciaría a calquera tipo de intervención e tampouco controlaría nin concedería ningún tipo de subvencións. Con iso, increméntanse de maneira substancial as concesións ferroviarias a perpetuidade, pero todo se trunca en 1924 cando se aproba unha normativa que aplica a temporalidade de maneira retroactiva.

Chegados ao capítulo V, o autor explícanos que estalada a Primeira Guerra Mundial, o sector ferroviario europeo subsúmesese nunha tremenda crise pola inflación dos prezos do carbón e aínda que España se mantivo á marxe, tamén sufriu as súas consecuencias negativas. Malia que produciamos carbón, este non era de boa calidade e a súa extracción tiña un custo excesivamente elevado en relación a outros países, polo que o carbón importado amosábase moito máis atractivo ao ser máis barato e ao ter unha mellor calidade.

Comezado o conflito bélico, o prezo do carbón importado tamén se incrementa e as empresas ferroviarias non conseguen adaptarse á situación, polo que o Estado ten que tomar cartas no asunto e saír a flote para rescatar ao sector nacionalizándoo.

Para atallar a situación, créase o *Consello Superior Ferroviario* por Real Decreto de 15 de marzo de 1922, que era un órgano consultivo especializado do goberno e tamén se crea en 1924 por Real Decreto-Lei de 12 de xullo un Estatuto Ferroviario cun novo réxime xurídico polo que se fixaba unha intervención estatal moito máis acentuada habendo así máis control e máis axudas.

En 1926 por Real Decreto-Lei de 06 de xullo, créase a *Xefatura de Explotación de Ferrocarrós polo Estado*, órgano administrativo que se encargaría de xestionar a rede de ferrocarril propiedade do Estado.

Todas estas normas, aprobadas baixo o goberno de Primo de Rivera, veñen a ser eficaces nun principio, co tempo deixan de producir efectos positivos. Por todo iso, e ante o fracaso lexislativo, por Lei de 8 de maio de 1939 o novo réxime político decide substituír os órganos de administración das grandes compañías concesionarias por un único *Consello Directivo*, un órgano de carácter xurídico-público. Posteriormente, en 1941 créase RENFE para controlar a rede de vía ancha e a rede de vía estreita pasaría a estar controlada pola *Xefatura de Explotación de Ferrocarrís polo Estado*, que en 1965 sería substituída por FEVE, *Ferrocarrís de Vía Estreita*, tamén un órgano dotado de personalidade xurídica propia semellante a RENFE.

Coa entrada en vigor da nosa Carta Magna, 1978, tanto RENFE como FEVE, Administracións públicas instrumentais suxeitas ao Dereito privado e vinculadas coa Administración do Estado, monopolizan a xestión e explotación dos ferrocarrís de vía ancha e estreita en todo o territorio nacional.

No capítulo VI, o autor ilústranos sobre a diversificación dos axentes do sector ferroviario como consecuencia do estado autonómico e do impacto da normativa europea centrándose no último cuarto do século XX e comezos do XXI.

A nosa Constitución Española introduciu unha serie de transformacións respecto do réxime precedente que, segundo o autor, son: recoñecemento e garantía dun amplo catálogo de dereitos e liberdades, a democratización das institucións políticas e a división e distribución territorial do poder público. Pasamos dun Estado centralizado a un Estado descentralizado no cal nos atopamos co poder máis repartido: Estado, Comunidades Autónomas e Entes Locais, cada un deles coas súas propias competencias, por tanto, tres niveis dotados de autonomía política para a xestión dos seus intereses e o desenvolvemento das súas competencias sempre respectando a Constitución e demais leis.

Non podemos esquecernos do papel tan fundamental que xoga a normativa europea. Segundo o autor, outra das transformacións substanciais no sector xorde coa entrada de España na Unión Europea, xa que desde ese momento a normativa española pasa a convivir con normativa comunitaria que vai prevalecer e desprazar á normativa interna que a contradiga, en virtude do principio de primacía.

A preocupación básica e fundamental da política europea está en liberalizar o sector e acabar cos monopolios nacionais do servizo de transporte ferroviario para así abrir a actividade económica á competencia internacional. Segundo o autor, contéplanse varias iniciativas: a progresiva separación entre xestores de infraestrutura ferroviarias e operadores do servizo de transporte, a creación de órganos públicos imparciais que garantan a transparencia do mercado e a libre competencia entre os operadores do servizo ferroviario e por último, a creación dunha rede Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercadorías.

Ao existir unha normativa comunitaria tan extensa provoca que, en ocasións, a normativa interna teña que mudarse.

Outra das leis importantes na materia é a Lei 39/2003 de 18 de novembro, do Sector Ferroviario desenvolvida por R.D. 2387/2004 de 31 de decembro, Regulamento do Sector Ferroviario. No seu artigo 1 contempla no ámbito da competencia do Estado tres obxectivos relacionados: as infraestruturas ferroviarias, a prestación de servizos de transporte ferroviario e a prestación de servizos adicionais, complementarios ou auxiliares respecto dos ferroviarios. Tamén se contempla que exista un único administrador para toda a rede Ferroviaria de Interese Xeral que deberá ser unha entidade pública empresarial adscrita ao Ministerio de Fomento, aínda que a realidade é distinta e non é un único administrador senón que son dous, segundo o autor, os que existen. Por un lado temos a un que administra a rede de vía ancha, (Administrador de Infraestruturas Ferroviarias –ADIF-) e outro que segue administrando a rede de vía estreita, (FEVE).

A obra finaliza co seu capítulo VII a modo de conclusión, na cal o autor analiza catro etapas na historia ferroviaria española.

Nos apéndices documentais, o lector pode observar distintas noticias e comentarios de carácter xeral sobre os ferrocarrís publicados desde 1829 ata 1931 ademais de mapas fotográficos nos que se poden ver distintas liñas férreas tanto en España como fóra de España.

Para rematar, debemos salientar que a obra que nos presenta o profesor Bustillo Bolado, está recomendada a todos os niveis sempre que se queira afondar sobre o sector do ferrocarril, tanto a nivel histórico como xurídico.

**Rubén Miranda Gonçalves**  
(Ruben.miranda@usc.es)  
Universidade de Santiago de Compostela

## Normas de publicación

### Proceso de selección e avaliación dos orixinais

A selección dos textos responderá a criterios de orixinalidade, novidade, relevancia, rigor e calidade metodolóxica. Os orixinais que non se atean estritamente ás normas de publicación que se indican a continuación, serán devoltos aos autores para a súa corrección antes do seu envío aos avaliadores externos. Unha vez que a secretaría comprobe o cumprimento das normas de publicación, os responsables da súa autoría recibirán aviso do recibo dos orixinais remitidos coa indicación da duración aproximada do proceso de avaliación. Os textos serán sometidos á revisión de dous expertos alleos ao equipo editorial (doutores ou outras persoas de recoñecido prestixio) do rexistro de avaliadores da revista, seguindo o sistema para o anonimato de dobre cego. Os responsables da avaliación disporán de quince días para presentar o resultado do estudo, que poderá ser positivo, positivo con suxestións ou negativo. No caso de que os responsables da avaliación propoñan modificacións de forma motivada na redacción do orixinal, será responsabilidade da revista -unha vez informado o autor- o seguimento do proceso de reelaboración do traballo. O autor disporá de dez días para incorporar as suxestións dos responsables da avaliación. No suposto de non ser aceptado para a súa edición, o orixinal será devolto ao seu autor xunto cos ditames emitidos polos avaliadores. Antes da súa publicación, os autores recibirán por correo electrónico a versión definitiva do artigo para facer as correccións oportunas das probas de imprenta no prazo de dez días (non se aceptarán cambios substanciais, soamente modificacións sobre a versión enviada).

A revista componse de dúas seccións fixas: Artigos e Recensións. Os artigos son traballos de investigación de interese científico con contribucións orixinais nas áreas da: Ciencia Política e da Administración, Socioloxía, Economía e Políticas Públicas. As Recensións son comentarios de libros editados preferentemente no ano anterior ao de publicación do correspondente número da Revista.

### Normas para autores

**1\_** As propostas de colaboración coa Revista Galega de Administración Pública remitíranse en formato editable como arquivo adxunto a unha mensaxe de correo electrónico ao seguinte enderezo electrónico:

**ac.egap@xunta.es.**

A persoa que envía o correo deberá indicar que coñece o contido destas normas de publicación, así como que o traballo é un texto orixinal e non está incluído noutro proceso de avaliación.

**2\_** Os traballos deberán ser remitidos antes do 15 de maio e do 15 de novembro, para os dous números anuais. As datas de remisión e aceptación figurarán nun lugar visible da revista.

**3\_** Os traballos enviados deberán cumprir as seguintes condicións:

- a) Seren inéditos e non estaren incluídos en procesos de avaliación doutras publicacións.
- b) Estaren redactados en calquera dos seguintes idiomas: galego, castelán, portugués, francés, italiano ou inglés.
- c) Conteren unha extensión mínima de 30.000 caracteres e máxima de 45.000 no caso dos "Artigos"; e, entre 3.000 e 10.000 caracteres nas "Recensións".

**4\_** Os traballos que se propoñen para a súa publicación como artigos deberán incluír, por esta orde:

- a) Un título descriptivo do contido coa súa tradución ao inglés. Ademais se incorporará a información de todos os autores do texto (nome, apelidos, profesión ou cargo, a institución de adscrición, o país da institución e o enderezo electrónico).
- b) Un resumo (dun máximo de 120 palabras) no idioma no que se presenta o texto principal e a súa tradución ao inglés de non ser esta a lingua empregada na súa redacción.
- c) Unha relación dun mínimo de cinco palabras clave, e un máximo de dez, que identifiquen as materias sobre as que versa o texto principal, e a súa versión ao idioma inglés, de non ser esta a lingua empregada na súa redacción.
- d) Un sumario seguindo a estrutura da CDU. (Exemplo: 1, 1.1, 1.1.1, 1.1.1.a ...).

- e) O corpo principal do texto.
  - f) A bibliografía.
  - g) As táboas, os diagramas e cadros (máximo de 7).
- 5\_ Os traballos deberán ser coidadosamente revisados pola(s) persoa(s) responsable(s) da súa autoría no tocante ao estilo e respectarán ademais os seguintes requisitos:
- a) Todos os traballos deberán ser presentados a un espazo, con formato de fonte Times New Roman, tamaño 12.
  - b) As notas figurarán a pé de páxina, gardarán unha numeración única e correlativa para todo o traballo. As referencias bibliográficas incluíranse en formato abreviado (Exemplo: Peters, 2002:123)
  - c) A bibliografía deberá conter con exactitude toda a información dos traballos consultados e citados (autoría, título completo, editor, cidade e ano de publicación; de se tratar dunha serie, serán indicados o título e o número do volume ou a parte correspondente), segundo o sistema Harvard.

- LIBRO: Alesina et. al. 1997. Political Cycles and the Macroeconomy. Cambridge: MIT Press.
  - CAPÍTULO: Castles, F.G. 1982 «Politics and public policy», en F.G. Castles (ed.), The Impact of Parties. Politics and Policies in Democratic Capitalist States. Londres.
  - REVISTA: Peters, G. e Pierre, J. 1998 « Governance without Government? Rethinking Public Administration», Journal of Public Administration, 8 (2): 223-243.
- d) Os documentos, fontes ou bases de datos publicados na Internet deberán indicar o URL respectivo, incluíndo a data de consulta (dia-mes-ano). Por exemplo: <http://egap.xunta.es/publicacions/publicacionsPorCategoria/12> (26-09-2013).
- 6\_ Dereitos de autoría. Unha vez que o consello editorial acepte publicar calquera material (artigo ou recensión) recibido, os dereitos exclusivos e ilimitados para reproducir e distribuír os traballos en calquera forma de reprodución, idioma e país serán transferidos á Escola Galega de Administración Pública (EGAP).