

**Francisco COMÍN COMÍN, Pablo MARTÍN ACEÑA, Miguel MUÑOZ RUBIO y Javier VIDAL OLIVARES, *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Grupo Anaya, Madrid, 1998, 2 vols., XX+403+361 pp.**

Tan importante como el impacto económico del ferrocarril a lo largo del último siglo y medio ha sido su impacto historiográfico. Como en ocasiones se ha indicado, es muy probable que ninguna otra innovación individual haya atraído tanto la atención de los historiadores de la economía y haya contribuido tanto, de forma aislada, al avance de los métodos de investigación en historia económica. En el caso español, el estudio del ferrocarril acompañó, durante la primera mitad de la década de los 70, la consolidación de la disciplina tal como hoy la conocemos y la practicamos. Y desde entonces se ha convertido en un foco constante de atracción para los investigadores. Sin embargo, después de la aparición de las primeras obras generales sobre el tema<sup>1</sup>, la progresiva acumulación de información no ha ido acompañada de síntesis globales que organizaran el nuevo material. El libro que aquí se comenta (fruto de la conmemoración del sesquicentenario del ferrocarril de Barcelona a Mataró) nace con el objetivo explícito de llenar ese vacío y ha despertado por ello amplias expectativas entre los historiadores económicos españoles.

Expectativas que los autores estimulan proponiendo lo que se puede calificar como una «historia total» del ferrocarril. No estamos sólo ante un trabajo de historia económica y de la empresa, aunque éstas absorban la mayor parte del texto. A lo largo de los diferentes capítulos, se va ofreciendo también información sobre temas de historia social, de historia de la tecnología e incluso de historia del arte y de la cultura. Como se indica en la Introducción, en el libro se describen «las leyes, las empresas, las inversiones, los proveedores, los tráficos, los directivos, los trabajadores, las estaciones, las infraestructuras, las máquinas y los demás componentes que hacen tan atractivo el mundo ferroviario», convirtiendo así el ferrocarril en una «atalaya inmejorable para observar los diversos aspectos de la vida social y política española» (pág. XVII).

Si la vocación totalizadora marca el contenido del libro, es la cronología la que determina su estructura. En contraste con síntesis anteriores, que estaban organizadas temáticamente, en este caso es el tiempo el elemento pautador. 1936 es la divisoria esencial, que sirve también para separar físicamente los dos volúmenes que forman la obra. Dentro del primer tomo, a un rápido análisis del transporte en la España preferroviaria (1750-1850)

1. Fundamentalmente Artola (1978) y, con un ámbito temático más limitado, Gómez Mendoza (1982).

le siguen los capítulos dedicados al sistema ferroviario durante «la etapa especulativa» (1844-1855), el periodo de construcción de las principales conexiones (1855-1875), las décadas de consolidación de las grandes compañías (1875-1918) y la llamada etapa de «institucionalización» del sistema ferroviario (1918-1936). Externo a este esquema cronológico, un capítulo intermedio se dedica a describir el desarrollo de los ferrocarriles españoles de vía estrecha antes de la guerra civil.

Por su parte, el segundo volumen ofrece en sus primeras páginas información sobre la situación del ferrocarril durante la guerra y sobre las destrucciones sufridas a lo largo de la misma. A continuación, se dedica un capítulo a analizar el proceso de constitución de Renfe y de rescate de las compañías privadas. Y, a partir de ahí, se retoma el análisis por grandes periodos: autarquía, años del desarrollo (1964-1975) y democracia. De nuevo, de forma independiente, se dedica una parte de este segundo volumen a «los otros» ferrocarriles, aunque concentrando en este caso la atención en su historia más reciente. Esta organización cronológica del contenido, no obstante, se va quebrando de vez en cuando a lo largo de ambos volúmenes, siempre que la naturaleza de los temas tratados ha hecho aconsejable un enfoque de más largo plazo. Este es el caso, por ejemplo, del análisis de los efectos hacia adelante y hacia atrás del ferrocarril, o de determinados aspectos relacionados con el material móvil.

La diferencia entre los dos volúmenes, como los propios autores indican en la Introducción, no es meramente física y cronológica. En realidad, nos hallamos hasta cierto punto ante dos trabajos de muy distinta índole. El primer tomo, dedicado a la etapa anterior a la Guerra Civil, es esencialmente el fruto del esfuerzo por reunir en un solo texto los resultados de una multitud de investigaciones desarrolladas a lo largo de más de un cuarto de siglo. En contraste, el segundo tomo refleja en su mayor parte, aunque no exclusivamente, el trabajo de primera mano sobre la historia de Renfe llevado a término por uno de los responsables de la obra, muchos de cuyos resultados habían sido ya avanzados en otra publicación<sup>2</sup>. Esta diferencia de base tiene como consecuencia directa ciertas divergencias de enfoque y de estructura entre los dos volúmenes y, en general, la impresión de encontrarnos ante dos obras autocentradas, aunque los vínculos entre ambas sean evidentes.

Las aportaciones que realiza este libro a nuestros conocimientos pueden analizarse desde dos puntos de vista. Se ha de considerar, en primer lugar, su utilidad como obra de referencia y, en segundo término, el conjunto de nuevas propuestas interpretativas que en él se contienen. En cuanto al primer aspecto, el valor de la obra está fuera de duda, ya que a lo largo de sus casi 800 páginas se recoge y sintetiza una cantidad de información ingente, que refleja la inmensa mayoría de los conocimientos y de la bibliografía existente sobre cada uno de los componentes del sistema ferroviario. En relación con algunos temas concretos, la aportación realizada va más allá de la mera sistematización de la información disponible y constituye en realidad un aporte importante al avance de nuestros conocimientos. Así, por ejemplo, los apartados dedicados a la industria de material ferro-

2. Muñoz Rubio (1995).

viario conforman, si se los observa de una manera integrada, un completo estudio de muy largo plazo de uno de los sectores más interesantes y con más continuidad de la industria española contemporánea. Asimismo, la información sobre la organización interna de las compañías privadas y de Renfe constituye una contribución muy importante a la historia de la empresa en España. Y, por fin, hay que destacar muy especialmente el capítulo dedicado a los sistemas de ferrocarriles de vía estrecha en la etapa anterior a 1936. Ésta es probablemente la primera vez en que todo el conjunto de redes secundarias se ha descrito de forma unitaria y con tal grado de exhaustividad. El enfoque regional adoptado para ello resulta además especialmente apropiado, ya que permite observar las diferentes funciones ejercidas por cada sistema, de acuerdo con la estructura económica de los territorios por los que discurría. Es una lástima que no se haya mantenido la misma exhaustividad para la etapa posterior a la guerra civil; por el contrario, a partir de 1939 la evolución de las redes de vía estrecha se estudia de un modo mucho más rápido e incompleto. Lo mismo puede decirse del hermano pequeño del ferrocarril, el tranvía, cuyo análisis dista de ser exhaustivo incluso para el periodo anterior a la guerra, aunque en este caso, sin embargo, es evidente que la dispersión geográfica e institucional hacía mucho más difícil la labor.

La relación temática que antecede no trata de agotar las aportaciones de la obra, sino sólo ofrecer una muestra de algunas de las más interesantes. Aparte de lo mencionado, el libro suministra abundante información sobre la legislación y la política ferroviarias, el proceso de construcción de la red y de constitución de las compañías privadas, la composición de su accionariado y de sus Consejos de Administración, las diferentes vertientes de su contabilidad y de la de Renfe (rentabilidad, ingresos, costes, estructura financiera, inversiones, etc.), la composición y la evolución del tráfico de viajeros y mercancías, la tecnología, la política laboral, etc. Información que en algunos casos se publica aquí por primera vez, como ocurre con muchos de los datos sobre la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal o sobre la Caja Ferroviaria. Todo ello convierte a esta obra en una referencia imprescindible para los estudiosos del ferrocarril español. En el pasivo de este balance tan sólo hay que anotar el hecho de que la utilización del libro no es tan cómoda como hubiera sido deseable. La falta de cuidado en la edición de los gráficos, los mapas y las referencias bibliográficas se ha traducido en la presencia de una cantidad excesiva de errores en los mismos. Asimismo, es de lamentar la ausencia de índices y de un apéndice estadístico sistemático, que hubieran constituido herramientas muy útiles para la comunidad investigadora. Se trata de problemas quizá menores, pero que hubiera valido la pena solventar en una obra de esta importancia.

No era una tarea fácil extraer de una masa de información como la contenida en *150 años de historia de los ferrocarriles españoles* una imagen unitaria del sistema ferroviario. Esto es más cierto si cabe en el caso del primer volumen que, como se indicaba más arriba, refleja el esfuerzo por sintetizar una información que estaba muy dispersa en fuentes diversas, algunas publicadas y otras inéditas. El riesgo de fragmentación no ha logrado conjurarse del todo y la obra ofrece en muchas ocasiones cierta imagen de yuxtaposición de estudios independientes sobre temas concretos. Esta impresión viene reforzada por la presencia en el texto de numerosas repeticiones innecesarias y de algunas contradiccio-

nes, y deja sentir su peso sobre los esfuerzos de los autores para articular una propuesta interpretativa general.

Porque, en efecto, el objetivo del libro que comentamos no era tan sólo describir el desarrollo del sistema ferroviario, sino también proponer «una interpretación global de nuestra historia ferroviaria en el último siglo y medio» (pág. XVI). En este sentido es el primer capítulo del libro, dedicado al análisis del transporte en la España preferroviaria, el más afectado por el problema de la falta de unidad. En él, el estudio de cada sistema de transporte adopta un enfoque diferente e incluso, en algún caso, se refiere a un periodo cronológico distinto del resto, con lo que resulta muy difícil extraer una imagen de conjunto. Esta diversidad, que de hecho refleja la de la literatura disponible, impide a los autores ofrecer una interpretación unitaria del problema del transporte en la España de mediados del siglo XIX. De este modo, mientras en algunos párrafos se defiende el llamado «axioma de indispensabilidad» del ferrocarril, en otros parece preferirse una perspectiva diferente. En este caso, una aproximación unitaria al tema, junto a la adopción de una perspectiva comparativa, con información más sistemática sobre la situación en otros países europeos, hubiera auxiliado sin duda la interpretación.

Por otro lado, la segunda hipótesis que centra el interés de los autores en estas primeras páginas del libro es la de los elevados costes que tuvo el retraso con el que empezó a construirse la red ferroviaria española. Sin embargo, la previa falta de claridad en cuanto a la indispensabilidad del ferrocarril español impide captar con rigor la gravedad de dichos costes. Y, de nuevo, la ausencia de comparación hace imposible saber si es adecuado o no hablar de retraso en el caso español. El retraso, que en el texto se asume como algo demostrado, dista de serlo si no puede confrontarse el ritmo de construcción de la red española con información sobre las redes de otros países o sobre los movimientos internacionales de capitales que las hicieron posibles en gran parte de los casos.

A partir del segundo y, sobre todo, del tercer capítulo, es cuando el texto afronta propiamente el análisis del sistema ferroviario. Dicho análisis permite al menos dos aproximaciones interpretativas diferentes: una, más «institucional», centrada en la forma de gestión del sistema, y otra, más «económica», orientada al estudio de las relaciones entre el ferrocarril y la economía. El interés de los autores parece haberse inclinado hacia el primero de los enfoques, tal como se observa en el texto de las Conclusiones. La premisa básica de esta interpretación «institucional» es el hecho evidente de que las características del sector de transporte ferroviario exigían la intervención estatal en su construcción y mantenimiento. Partiendo de esta base, los autores describen la forma de gestión elegida por el Estado español (concesiones a empresas privadas) y van repasando los distintos factores que hicieron de la misma una fuente constante de ineficiencias. Como se indica en el texto, a mediados del siglo XIX era difícil pensar en formas de gestión alternativas, debido tanto a motivos ideológicos como a la propia insuficiencia de recursos de la Hacienda española. Sin embargo, los errores cometidos por el Estado en relación al sistema de concesiones privadas fueron de tal gravedad que acabaron conduciendo a la pérdida de rentabilidad de las compañías y a un progresivo incremento de la implicación pública tanto en la financiación como en la gestión del sistema ferroviario. Esta implicación del

Estado llegaría al máximo con la nacionalización de la red de vía ancha en 1941. Entre los errores cometidos en la gestión del sistema de concesiones, los autores destacan la política tarifaria, las imperfecciones de los contratos entre el Estado y las compañías y una planificación del conjunto del sistema que era resultado más de presiones de grupos sociales determinados que de un análisis coste beneficio sistemático. Este línea argumentativa, que aquí resumimos de modo muy apresurado, conforma en realidad un discurso matizado de gran interés, y está apoyada por una descripción exhaustiva de las medidas de política ferroviaria de cada periodo y de los factores que las motivaron.

La aproximación «económica», en cambio, no es tan satisfactoria. El impacto que tuvo el ferrocarril sobre la economía española es resumido por los autores con estas palabras: «(...) en España el ferrocarril no desencadenó una revolución industrial en la segunda mitad del siglo XIX. (...) sí que se solucionaron los problemas básicos de transporte de la economía española. Pero con ligeros cambios en la política ferroviaria, los efectos hacia atrás hubieran sido mayores, lo que, probablemente, hubiera promovido la industrialización». (Vol. I, pág. 145) Los autores asumen las tesis de Gabriel Tortella, según las cuales la política ferroviaria del Bienio Progresista tuvo consecuencias globalmente muy negativas. En su opinión, la prisa por construir la red se tradujo, entre otras cosas, en un diseño deficiente de la misma, en una estructura del pasivo de las compañías extremadamente frágil y en el establecimiento de una serie de obstáculos al desarrollo de la industria nacional, relacionados con la franquicia arancelaria concedida a las importaciones de material ferroviario y con una regulación del sistema financiero que desencadenó un fenómeno de *crowding-out* de la inversión industrial. Este conjunto de efectos negativos de la política ferroviaria inaugurada por el Bienio explicaría los mediocres resultados de las compañías, «cuando las expectativas eran muy brillantes en el momento de iniciarse el proceso» (Vol. I, pág. 144). Los autores oponen taxativamente su postura a la representada por Antonio Gómez Mendoza quien, en su opinión, «sostiene que la política del Bienio Progresista resultó adecuada para resolver los problemas de la economía española» (Vol. I, pág. 145).

Sin embargo, ni el planteamiento global del tema ni la evidencia aportada para sostener las hipótesis acaban de ser convincentes. En primer lugar, los autores caen en el exceso al describir la polarización de posturas en la literatura, llegando en algún caso a deformar las opiniones de algún autor para hacerlas caber dentro de su esquema. Esto es lo que ocurre, por ejemplo, al exponer la postura de Gómez Mendoza en torno al tema de la franquicia arancelaria (Vol. I, pág. 145; aunque poco antes —pág. 116— se ha ofrecido una versión diferente y más ajustada a la realidad). Pero el problema esencial está asociado al contrafactual que se defiende en el libro: en opinión de los autores, con una política diferente, y dadas las brillantes expectativas existentes, el ferrocarril podría haber desencadenado la industrialización en España. Las premisas que subyacen a esta propuesta son difícilmente aceptables sin información adicional. En primer lugar, como más arriba se indicaba, la falta de claridad sobre la situación del transporte en España a mediados del siglo XIX no permite obtener una imagen ajustada de las expectativas de negocio existentes. Y, en segundo lugar, en este contrafactual está presente una concepción

del ferrocarril como condición suficiente para el crecimiento económico que dista mucho de estar generalmente aceptada por la historiografía.

La segunda insuficiencia es de carácter empírico. Para demostrar sus hipótesis los autores no han llevado a cabo ningún esfuerzo de investigación original, a pesar de contar con suficiente información para abordar la tarea. Por el contrario, se han limitado a reproducir los argumentos existentes en la literatura anterior. De este modo se han perdido claras oportunidades de hacer avanzar nuestros conocimientos sobre un tema esencial de la historia económica española. Así, por ejemplo, al hablar del *crowding-out* no hay un análisis actualizado del sistema financiero español de la época. Las hipótesis sobre el diseño eficiente de la red no se acompañan de estudios cuantitativos sobre su racionalidad y su mayor o menor adaptación a la estructura demográfica del país. Nada nuevo se aporta sobre los costes que pudo tener para la economía española la presencia de un ancho de vía diferente del internacional. El tema de la franquicia arancelaria queda pendiente todavía de un estudio comparativo que tenga en cuenta la situación relativa del sector siderúrgico en los distintos países de la periferia europea. Y, por último, en cuanto a los efectos hacia adelante, la obra no ofrece ningún avance sistemático con respecto a los cálculos de ahorro social de Gómez Mendoza, a pesar de la gran cantidad de información sobre tráficos de la que disponen los autores y a pesar de los avances en la construcción de las series históricas de la economía española que han tenido lugar en los últimos años.

El segundo volumen es, debido a su diferente origen, un producto más unitario que el primero. Por esa razón su línea argumental está más claramente definida, consistiendo básicamente en la crónica de una decadencia. A lo largo de los sucesivos capítulos se va relatando cómo, a partir de la fundación de Renfe, el ferrocarril fue perdiendo poco a poco la batalla con la carretera. En este sentido, los esfuerzos de inversión realizados por el Estado a partir de los años 50, primero para recuperar el terreno perdido y más tarde para modernizar la red, fueron en gran parte infructuosos, y la empresa fue perdiendo cuota de mercado y hundiéndose en una espiral de déficits crecientes. El texto va reflejando el contraste en cada periodo entre esos esfuerzos estatales por mejorar la situación de la red y el fracaso económico de la misma, en una descripción de gran exhaustividad, aunque algo sesgada hacia los aspectos institucional y técnico. Un sesgo que se agrava al final del volumen, concentrándose el capítulo 11 del libro en la descripción de los documentos legislativos, los contratos y los informes emitidos durante la etapa democrática, y en la crónica de la modernización técnica de la red, sin un análisis a fondo de la evolución económica de Renfe durante los últimos años.

La imagen de fracaso que se desprende de este segundo volumen es evidente. Sin embargo, de nuevo, la ausencia de contexto impide al lector ponderar adecuadamente la magnitud de dicho fracaso. Algunas referencias aisladas permiten adivinar que en el caso español el ferrocarril no ha sido capaz de desempeñar el mismo papel que en los países del entorno. Aparentemente, esa situación de atraso relativo se ha arrastrado hasta la actualidad, a pesar de los evidentes avances experimentados en la gestión de la red durante los últimos años. Pero, igual que en otras partes del libro, aquí también se echa de menos una aproximación comparativa sistemática. Sólo con esa perspectiva sería posible com-

prender en detalle las anomalías del sistema ferroviario español en el último medio siglo y saber hasta qué punto el fracaso económico de Renfe puede ser atribuido a características compartidas por otras economías (como la competencia de la carretera) o a circunstancias particulares del país. En este sentido, el hecho de que Renfe fuera uno de los gigantes económicos de la dictadura tuvo que reflejarse sin duda en una presencia anormalmente alta de criterios ajenos a la eficiencia en la toma de decisiones. Lamentablemente el análisis desde el punto de vista de la economía política, que es constante en el primer volumen, desaparece casi del todo en este segundo tomo, y la imagen que se ofrece de la empresa se ve privada así de un aspecto central.

En síntesis, con *150 años de historia de los ferrocarriles españoles* se ha puesto a disposición de los historiadores una herramienta esencial, ya que esta obra refleja exhaustivamente varios lustros de investigaciones ininterrumpidas sobre el sistema ferroviario nacional. Como tal, ha de convertirse sin duda en referencia obligada para todo estudioso del tema y en el punto de partida de cualquier análisis que quiera llevarse a término sobre los caminos de hierro españoles. Es cierto, sin embargo, que esa impresionante acumulación de datos que constituye el cuerpo del libro se ha convertido de algún modo en un lastre para los autores. Entre ofrecer una información exhaustiva y proponer nuevas hipótesis interpretativas y nuevos métodos de contraste, ha acabado pesando más la primera de las opciones. De este modo, el libro es claramente insuficiente en algunas de las respuestas que ofrece a cuestiones esenciales. Pero, a cambio, tiene la virtud para el lector de ser una buena referencia de partida y una fuente inagotable de preguntas sobre uno de los temas más importantes de nuestra historia contemporánea.

## BIBLIOGRAFÍA

ARTOLA, M. (dir.) (1978), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Madrid, Banco de España.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1982), *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de Nueva Historia Económica*, Madrid, Alianza.

MUÑOZ RUBIO, M. (1995), *Renfe (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*, Madrid, LUNA.

ALFONSO HERRANZ LONCÁN