

Adriana Castagnoli, es profesora de Historia Económica y Social Contemporánea en la Universidad de Turín. Ha preparado y dirigido proyectos de investigación sobre la actividad empresarial en Italia en el siglo XX, sobre el Estado y la nacionalización de industrias, sobre los fondos estructurales europeos y las políticas regionales. En la actualidad está realizando un estudio para reconstruir las relaciones políticas y económicas entre Estados Unidos e Italia en el marco de la Alianza Atlántica y Europa. Es autora de más de 40 libros y ensayos, así como de varios artículos y reseñas, y ha participado como ponente en varios congresos internacionales. En su último ensayo abordó el tema de las pequeñas y grandes empresas durante el "milagro económico" italiano. También escribe para "Il Sole 24 Ore", el principal periódico económico de Italia.

Resumen

El ferrocarril es la primera empresa moderna que fue regulada y, en algunos casos, gestionada directamente por el Estado como una compañía pública. En el siglo XIX y hasta la Primera Guerra Mundial, la cuestión del control de los ferrocarriles constituyó una importante prueba para las teorías liberales, al igual que para la hipótesis de la centralización del Estado. En Inglaterra se optó por el *free trade*, mientras que en países como Francia se sellaron alianzas con las grandes compañías privadas, muy reguladas por el Estado central. En otros países, el Estado acabó por asumir el control público de las líneas ferroviarias que no habían funcionado bien en el sistema privado (por ejemplo, Bélgica). En Alemania, tanto el Estado Imperial como los distintos Estados alemanes anteriores a la unificación jugaron un papel importante. Entretanto, Suiza fue el primer país que realizó la transición desde un sistema de explotación privada a otro de gestión pública. En Italia, los modelos de gestión del ferrocarril adoptados en el extranjero constituyeron un punto de referencia constante en los debates entre partidarios del control del Estado y partidarios del liberalismo. Pero la nacionalización del sistema ferroviario vino determinada más por el inmovilismo político, el impulso de las corporaciones y los impedimentos recíprocos entre los principales intereses económicos en juego que por una elección clara sobre lo que era el interés general, revelando de este modo la falta de adecuación de muchos miembros de la clase política y la élite nacional.

Palabras clave: Ferrocarril público; nacionalización; Italia.

Abstract

The railways are the first modern enterprise to be regulated and, in some cases, managed directly by the State as a company of public interest. In the nineteenth century and until World War I the issue of control of the railways was an important test both for liberalist theories and for the hypothesis of state centralisation. In England they opted for free trade, in other countries such as France alliances were signed with the big private companies that were strongly regulated by the central State. In yet other countries the State ended up by taking public control of the railway lines that had not worked well in the private system (e.g. Belgium). In Germany both the Imperial State and the German States prior to unification played an important role. Meanwhile Switzerland was the first country to carry out the passage from the private system to the public one. In Italy the railway governance patterns adopted abroad were a constant reference point in the debates between the supporters of state control and free-traders. Yet the nationalization of the railway system was determined more by political inactivity, by corporative claims, and by reciprocal vetoes among the great economic interests at stake than by clear choices about what the general interest was, in this way revealing the inadequacy of a great many members of the political class and of the national élite.

Key words: Public railways; nationalization; Italy.

El Estado y el Ferrocarril: la nacionalización de la red italiana y los modelos europeos (1840-1905)

Adriana Castagnoli
Universidad de Turín

1. Introducción

Los ferrocarriles constituyen el primer caso de empresa moderna regulada por el Estado y, en algunos casos, gestionada directamente por éste como empresa de propiedad pública. En el siglo XIX, y hasta la Primera Guerra Mundial, pocas industrias desarrollaron un proceso similar, por otro lado, muy amplio, de ósmosis internacional con la transferencia de tecnología, modelos organizativos, estatutos normativos y ordenamientos legislativos. Ninguna otra empresa suscitó tantas discusiones teóricas y tan encendidas polémicas políticas como el ferrocarril, para intentar encontrar respuestas al dilema sobre si el transporte por vías férreas debería ser considerado industria o bien servicio público. Una cuestión que, bajo su apariencia económica, indagaba también sobre algunas de las atribuciones más revolucionarias del Estado moderno, como es la función del interés colectivo y la organización de los organismos burocráticos y tecnocráticos.

De esta forma, incluso en los países con un mayor arraigo de la tradición liberal y donde por encima del concepto de servicio público prevalecía la idea de un ferrocarril considerado como cualquier otra empresa industrial, según sus resultados (como eran los casos de Inglaterra y de Estados Unidos), el Estado ha intervenido más veces, tanto con procedimientos para agilizar las inversiones y para sostener la construcción de las líneas, como para regular el funcionamiento del sistema ferroviario con la institución de comisiones de control sobre la actividad de las compañías privadas¹.

¹ En EE UU las compañías habían disfrutado de ayudas e inversiones públicas que, incluso siendo inferiores a la inversión desembolsada para la ejecución del sistema de canales y vías fluviales,

[146]

Mientras tanto, en la Europa continental los Estados optaron por diferentes vías y probaron soluciones originales e innovadoras. Francia, por ejemplo, al privilegiar la propiedad estatal, institucionalizó las concesiones privadas, opción que había sido puesta a punto y ya utilizada para las carreteras y los puentes. A su vez, en Alemania, la idea predominante de la superioridad del Estado como promotor del desarrollo favoreció la extensión del control público y la decisión por la opción estatista con importantes ventajas también para los ingresos fiscales y para las arcas del Estado².

En Italia, la complicada herencia de redes y líneas que dejaron los anteriores Estados regionales y la necesidad de dotar al país de un sistema ferroviario nacional significaron unas pesadas hipotecas para las clases dirigentes, que se encontraron ante la elección entre la propiedad del Estado y la gestión privada. Por otra parte, la reflexión acerca del papel de la intervención pública en la construcción de las grandes redes de infraestructuras, sobre el concepto de utilidad colectiva y sobre la formación de los aparatos administrativos del Estado se producía al mismo tiempo que se realizaba la construcción del Estado nacional. Las ideas de los conocidos como “socialistas de cátedra” alemanes, favorables a la intervención pública, encontraron eco y consenso entre los intelectuales y políticos italianos a finales de la década de los años sesenta del siglo XIX. Más adelante veremos las propuestas de municipalización de los servicios y de nacionalización de los ferrocarriles presentadas por la Fabian Society.

En el caso del ferrocarril, los sectores más amplios de la opinión pública cerraron filas por la conservación y la reforma del sistema mixto público-privado. Sin embargo, el atraso del sistema ferroviario italiano y la relevancia de los problemas económicos y de orden público relacionados con la gestión de la red ferroviaria (desde el escaso rendimiento de la red a la ineficacia del servicio, o la agitación de los ferroviarios), terminaron por inclinar la balanza a favor de la nacionalización³.

2. El caso italiano

Al día siguiente de la proclamación del Reino de Italia en 1861, las cuestiones más urgentes que afrontó el nuevo Estado fueron la ejecución y terminación de la red ferroviaria nacional. El gobierno decidió subvencionar las obras de construcción, dejando a la iniciativa privada la realización y la gestión del servicio. Ya que se consideraba el ferrocarril como un servicio de interés colectivo, también se

alcanzaron alrededor del 25 por 100 del coste total de la obra. Antes de la Guerra Civil, los Estados tomaron parte activa en el programa y la construcción de las líneas; luego le correspondió este papel al Gobierno federal, o bien con financiación directa o bien mediante la concesión de terrenos de propiedad nacional. Toninelli (1993), pp. 122-132.

² Véase Mierzejeswski (1993), pp. 406-438.

³ A propósito de las distintas orientaciones de la opinión pública, pueden consultarse numerosos artículos dedicados a la cuestión ferroviaria por las revistas más importantes y por los diarios italianos más acreditados, como “Il Corriere della Sera” y “La Stampa”. Castagnoli (2005), pp. 73-78 y 82-96.

determinaron restricciones y se establecieron límites a la libre iniciativa de las empresas.

En 1865, el desarrollo de líneas férreas alcanzaba ya los 6.000 km. Con la extensión de las líneas también crecieron las dificultades para gestionar la red nacional, derivadas de la existencia de numerosas pequeñas empresas concesionarias, cada una de ellas con sus propios reglamentos y tarifas⁴. El gobierno decidió entonces acometer la reordenación del ferrocarril, otorgando la actividad a unos pocos grandes grupos para revitalizar la iniciativa emprendedora y para poner al país en situación de dotarse de una red ferroviaria eficiente. Análogas iniciativas se tomaban también en el extranjero. Y esta era la enseñanza que procedía de la experiencia de Estados Unidos, donde decenas de pequeñas empresas ferroviarias se arruinaban por la escasa rentabilidad de sus recorridos, mientras que las mayores compañías se convertían en el primer ejemplo organizativo y financiero del *big business* moderno⁵. En Italia, la que se conoce como “ley de los grandes grupos” entregó el ferrocarril a unas pocas empresas mantenidas por potentados financieros franceses (en primer lugar, el grupo Rothschild-Talabot y la Société de Crédit Industriel) y a la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, fundada en 1862 por el conde y banquero Pietro Bastogi.

Durante un quinquenio (1865-1870) se construyeron kilómetros de líneas, especialmente en la Italia meridional y central, pero la rentabilidad del ferrocarril se reveló insuficiente para sostener los costes de gestión, mientras la debilidad económica del país, que todavía estaba bajo la presión de los problemas políticos y sociales de su unificación, lo exponía a las oscilaciones del ciclo internacional. La situación se complicó más tarde cuando, tras el final favorable de la Tercera Guerra de la Independencia, se presentó la necesidad de separar el ferrocarril de los territorios anexionados a Italia de la red austriaca, lo cual trajo consigo el problema del progresivo desinterés de los grupos financieros transalpinos.

Entonces, el gobierno decidió rescatar la red y nacionalizar los ferrocarriles, con el fin de sustraerlos a los intereses del capital extranjero y así favorecer el reforzamiento de la industria nacional. En el Convenio de Basilea (17 de noviembre de 1875) se establecieron las condiciones para la recuperación de las líneas de la Società Strade Ferrate dell’Alta Italia, controlada por los Rothschild, resolviendo así la cuestión de la separación entre la red austriaca y la italiana en los territorios anexionados. Al mismo tiempo se ultimaba el texto para un nuevo acuerdo con la Bastogi, que pondría punto final a la gestión privada del ferrocarril italiano⁶.

El 9 de marzo de 1876 se presentó en el Parlamento el proyecto de ley para el rescate de la red ferroviaria de las grandes compañías. Pero la oposición de los grupos de interés relacionados con las empresas ferroviarias y con la Bastogi pro-

⁴ Tajani (1939), pp. 89-103.

⁵ Chandler (1965).

⁶ Para la reconstrucción de las vicisitudes de político-financieras véase, Papa (1973). Maggi (2003).

[148]

vocó la caída del gobierno de derechas, y, por consiguiente, el proyecto estatalista de Quintito Sella y de Silvio Spaventa⁷ quedó relegado. Con el ascenso de la izquierda histórica al poder, la cuestión ferroviaria cambió totalmente de perspectiva y con la ley de 24 de junio de 1876 se confió la explotación de las vías férreas italianas al sector privado.

El gobierno italiano, para evitar las reacciones negativas del sector financiero internacional, tuvo, además, que ratificar en el Parlamento el Acuerdo de Basilea. El Estado se convirtió así en el propietario de una parte importante de la red ferroviaria peninsular y se transformó, por necesidad, en empresario ferroviario.

La reordenación de las vías férreas siguió en el orden del día de los gobiernos italianos durante mucho tiempo, y se nombraron numerosas comisiones de investigación encargadas de valorar las ventajas y los inconvenientes de la explotación pública y de la privada. Así se llegó a los nuevos Acuerdos de 1885, con los que quedó predefinida la institucionalización de la concesión de la explotación al sector privado, siendo imposible la concesión completa, dado el ingente patrimonio ferroviario adquirido por el Estado durante ese tiempo.

Los acuerdos preveían una duración máxima de 60 años y su ratificación cada veinte, pero el sistema mixto público-privado pronto mostró sus múltiples limitaciones. La Gran Depresión puso en dificultades a la economía del país y la política de ahorro adoptada por las compañías privadas menoscabó el buen funcionamiento del servicio, provocando el descontento entre el público. La ambigüedad de la relación entre el Estado y la sociedad, la confusión en materia de tarifas, los desequilibrios productivos entre las líneas, la inadecuación del servicio frente a la demanda generada por la primera industrialización y por el proceso de urbanización, avivaron la polémica sobre la gestión del ferrocarril, que se convirtió en uno de los temas más debatidos en la *querelle* entre los estatelistas y los partidarios del liberalismo.

3. La extensión de la red ferroviaria y el proceso de desarrollo italiano

Las estadísticas realizadas por los economistas corroboran la tesis según la cual la década de 1880 fue la época de oro para la expansión del ferrocarril italiano⁸. El desarrollo de la red ferroviaria desde 1860 fue continuo, pero los incrementos más visibles se produjeron a partir de la firma de los Acuerdos Ferroviarios de 1885. Solamente en ocho años, la longitud de la red pasó de 10.291 a 14.500 kilómetros, y a 31 de diciembre de 1893 el ferrocarril italiano tenía más de 1.112 kilómetros de líneas en construcción y 1.388 en proyecto o en

⁷ Quintito Sella, político y científico, descendiente de una antigua familia de empresarios, destacó como uno de los exponentes más acreditados de la derecha histórica y fue titular del Ministerio de Finanzas. Silvio Spaventa, político e intelectual, estudioso de Hegel, fue ministro de Obras Públicas, y conforme a su concepción del Estado de derecho, se batió a favor de la propiedad y de la explotación estatal del ferrocarril. Sobre la elección de la explotación por el Estado, véase *Sul progetto di legge relativo alla Convenzione di Basilea, all'atto adizionale e al trattato coll'Impero austro-ungarico riguardo alle ferrovie dell'Alta Italia. Discorsi*, Roma, Tip. Eredi Botta, 1876.

⁸ Cannari y Chiri (2003), p. 235.

proceso de estudio. Al mismo tiempo, también aumentaron los costes de construcción de la red y los esfuerzos financieros por parte del Estado para mantener un sistema que demostraba una gran eficiencia. Así, las críticas de los contemporáneos se volvieron, en concreto, contra la política de ampliación de la red ferroviaria promovida por la izquierda⁹.

Una de las cuestiones historiográficas más controvertidas ha sido el papel desempeñado por la construcción de las líneas férreas en el desarrollo económico italiano durante la segunda mitad del siglo XIX. Gerschenkron, a diferencia de lo que había sostenido Rosario Romeo, opinaba que la política ferroviaria italiana había estado excesivamente forzada en tiempos y en modos de financiación, y que había llevado a cabo una extensión superflua e irracional de la red respecto al nivel de desarrollo del país. Al sostener la tesis de Gerschenkron, Vera Zamagni recuerda las numerosas e insistentes intervenciones del Estado a favor del ferrocarril¹⁰.

Los trabajos estadísticos de Stefano Fenoaltea demuestran que la demanda procedente del ferrocarril no tuvo consecuencias relevantes sobre la producción metalúrgico-mecánica italiana (1861-1913), ya sea por el atraso tecnológico de la industria nacional como, más concretamente, por la importancia relativamente escasa de la propia demanda ferroviaria¹¹. El ferrocarril, a su vez, tuvo un impacto relevante sobre la industria de la construcción, que se confirmó como una de las más importantes por su capacidad de exportar mano de obra y técnicos italianos (de 1860 a 1911, el sector de la construcción se encontraba entre los primeros puestos del país por cuota de producción industrial).

De este modo, si aceptamos la teoría de la difusión del desarrollo y su comparación con el modelo inglés, podemos afirmar, de acuerdo con Pollard, que el ferrocarril desempeñó un papel escasamente impulsor en los países periféricos como Italia, frente al que tuvo en áreas más desarrolladas (Alemania, Francia, Estados Unidos)¹². Si, por el contrario, reconocemos que existen múltiples vías para el desarrollo basadas en los fundamentos de la capacidad y los conocimientos acumulados a lo largo del período, entonces destaca el peculiar modelo italiano. Y, también en razón de las características orográficas de la península, se puede afirmar que la construcción de la red ferroviaria tuvo un efecto multiplicador, en conjunción con la realización de las grandes infraestructuras hidroeléctricas, sobre la especialización y la excelencia adquiridas en el siglo XIX por la industria de la construcción que exportó *know how* y mano de obra italiana a todo el mundo¹³.

En efecto, de 1896 al inicio de la posguerra, el país vivió un período decisivo para el despegue industrial y para la consolidación de sus instituciones económicas. Sin embargo, las polémicas sobre el Estado “ferroviario”, el incremento de

⁹ Giuntini (1999).

¹⁰ Gerschenkron (1965); Pollard (1989); Zamagni (1983), pp. 1638-1639; Fenoaltea (1984), pp. 61-94; y Romeo (1959).

¹¹ Fenoaltea (2003),

¹² Pollard (1981).

¹³ Castagnoli y Scarpellini (2003), pp. 203-210 y 379-386.

[150]

los gastos en obras públicas y en grandes infraestructuras (carreteras, obras marítimas, saneamientos) fue de tal manera que contribuyó directa e indirectamente a promover la formación de las grandes empresas industriales modernas¹⁴. Junto a la mejora de la coyuntura internacional, la acción de los bancos mixtos y la intensificación de la intervención del Estado proporcionaron un sólido apoyo al proceso de sostenimiento de industrialización del país¹⁵.

Por otro lado, que el ferrocarril fuera un banco de pruebas de la eficacia política de los gobiernos lo demostraban también otros casos europeos. Sobre los malos servicios o los despilfarros, por ejemplo, no faltaron críticas y polémicas ni siquiera en Francia, donde el sistema de colaboración entre Estado y compañías privadas se había probado con mayor éxito que en otros lugares¹⁶. Incluso en Francia, a juicio de muchos, los Acuerdos habían conseguido al menos que las compañías privadas se constituyeran en baluarte contra las numerosas exigencias no justificadas a las que la administración pública estaba sujeta (como la reducción de tarifas, la creación de estaciones o la multiplicación de trenes). Mientras, en los Países Bajos, cuyo modelo de acuerdo público-privado estaba en el origen de la solución italiana, los primeros acuerdos habían sido reexaminados y renegociados, ya que no respondían a las exigencias ni del Estado ni de las empresas privadas.

Por su parte, en Suiza, donde la actividad del Estado se había ido preparando de manera muy minuciosa, el paso de la gestión privada a la gestión pública vino precedido de la promulgación de una serie de normas y leyes que introdujeron reglas específicas de cómputo en la contabilidad de las empresas ferroviarias. De esta forma, el legislador había predispuerto los elementos, no sólo para calcular el posible precio del eventual rescate del ferrocarril, sino también para reducir el espacio de maniobra de las empresas en la redacción de los balances, en la valoración del material rodante y la infraestructura, y en la administración.

En Italia, la búsqueda de una solución que superara la confusión de atribuciones y de responsabilidad entre el Estado y las compañías ferroviarias en la gestión del ferrocarril se alcanzaba también por la urgencia de modernizar la red ferroviaria para adecuar las estructuras y las dotaciones a la utilización de la tracción eléctrica¹⁷. La extensión de la electricidad como fuerza motriz constituía la innovación tecnológica de mayor impacto para el funcionamiento de las líneas ferroviarias en Europa. Y para pasar de la fase experimental, preparada por los ferrocarriles italianos en aquellos años, a la creación de un sistema de líneas electrificado, capaz de interconectarse con el de los países europeos más avanzados, se hicieron inversiones de capitales de gran envergadura que las empresas privadas no parecían estar en condiciones de igualar. En efecto, en Italia la debilidad del tráfico

¹⁴ Pedone (1969), pp. 218-221.

¹⁵ Castronovo (1995), pp. 55-73. Sobre el Estado promotor de industrialización, véase Amatori (1999), pp. 341-375 y Zamagni (1990), p. 215.

¹⁶ Spaventa (1876), pp. 85-87.

¹⁷ Giannetti (1992), pp. 131-144.

ferroviario, lo restringido del mercado financiero y la tendencia extendida entre los gobiernos de la mayor parte de los países europeos de intentar agilizar la presencia de capital extranjero (en particular, alemanes y franceses) en sus ferrocarriles nacionales, constituían otros tantos obstáculos a las inversiones privadas en Italia.

4. Criterios vigentes en la mayoría de los países europeos

En cualquier caso, la situación de los sistemas ferroviarios era en todas partes bastante más compleja de lo que podían hacer pensar los ingresos propuestos de vez en cuando por los partidarios del liberalismo o por los que apoyaban el estalinismo. Y cómo evitar posiciones de monopolio y colusiones en perjuicio de los ciudadanos, tarifas abusivas, averías e incidentes causados por un mantenimiento escaso y por la obsolescencia de los materiales, constituían otros tantos problemas que fueron abordados, antes o después, por los gobiernos de muchos países a ambos lados del océano.

A pesar de que, en los países anglosajones, la idea de que el ferrocarril se considerara una empresa como cualquier otra empresa industrial estuviera ampliamente difundida, gobiernos y parlamentos habían intentado poner límites a la gestión privada del sistema ferroviario con intervenciones legislativas y disposiciones normativas que regularan la competencia y ampararan el interés de la colectividad. En Inglaterra, por ejemplo, numerosas comisiones y comités parlamentarios y reales examinaron y evaluaron los aspectos de la gestión ferroviaria, mientras el Parlamento promulgaba leyes y procedimientos para regular los negocios de las compañías. Baste recordar que la Cámara de los Lores y la de los Comunes crearon comisiones sobre el ferrocarril todos los años comprendidos entre 1835 y 1840. Y en 1843, 1844, 1846, 1849, 1853, 1863, 1872, 1881-1882 y 1893 se constituyeron comités, aparte de las comisiones reales de 1846 y de 1867.

Por otra parte, y a juicio de un estudioso del sistema de transporte como es Edwin A. Pratt, en Inglaterra la actitud del Estado hacia los promotores del ferrocarril fue de sospecha, y el régimen de *laissez faire* se reveló inadecuado para el caso del ferrocarril. De tal manera que, en 1844, Gladstone, entonces ministro del comercio, presidió un comité para regular su desarrollo. Gladstone estaba convencido de que, en interés del país, se debía aligerar el peso de los intereses y la representación local en el sistema ferroviario y someter la construcción de las líneas al tamiz más selectivo del parlamento, con la creación de un departamento especial para el control del ferrocarril. Esta interpretación tenía como objetivo proteger al público de proyectos deshonestos y asegurar, al mismo tiempo, al ferrocarril contra eventuales crisis financieras y comerciales. Ante las protestas de las empresas privadas, el primer ministro Peel declaró inútil el departamento especial y así prevaleció la política de libertad de negocio que favoreció en las décadas siguientes la “ferrocarrilmanía”.

En cualquier caso se dejaron de lado las propuestas de Gladstone sobre los modos en que el Estado podía adquirir las futuras líneas ferroviarias y se adopta-

[152]

ron medidas y precauciones para intentar prevenir los daños que podían derivar del excesivo poder de las compañías¹⁸. En 1873 se constituyó la Railway Commission para velar por los intereses del Estado y del público. Aunque las obligaciones de la comisión fueran bastante más amplias que sus poderes, ésta sirvió para poner freno a las actividades de las compañías, que se volvieron cada vez más reacias a brindar la ocasión a un enfrentamiento abierto con la comisión. Además, la institución de un cuerpo separado de vigilancia corresponde en Gran Bretaña al inicio de una fase de control parlamentario más directo y extenso sobre el ferrocarril. En 1888, los poderes de la Railway Commission fueron ampliados para que pudiera abarcar un vasto abanico de cuestiones (los servicios a las vías de conexión, las tarifas) y se reforzaron sus capacidades de intervención. De hecho, los ferrocarriles ingleses, que estaban financiados por inversores privados, debieron adaptarse a un completo sistema de señalización de seguridad y de vías múltiples sin igual en Europa, donde, en general, regía el sistema de vía única. En 1911, el coste de la construcción por kilómetros de las líneas inglesas era de más del doble que el de los muy eficaces ferrocarriles prusianos que no tenían parangón en el mundo. Tanto fue así que en vísperas de la Primera Guerra Mundial, el ferrocarril era la actividad económica más reglamentada en Gran Bretaña con más de 200 estatutos generales¹⁹.

En la Europa continental, donde el derecho administrativo se había desarrollado como “el sistema normativo propio de la actividad estatal, separado y contrapuesto al Derecho Privado” –al contrario de lo que había sucedido en los países anglosajones, donde la actividad administrativa estaba regulada esencialmente por el *common law*, o derecho consuetudinario– se probaron otras vías. En Francia, el Estado desempeñó un papel decisivo en la construcción del sistema ferroviario, privilegiando el momento colectivo (supremacía del Estado sobre las líneas, gestión privada en concesión). Francia, que había creado y ya había probado la institucionalización de la concesión para la gestión de las carreteras y los puentes, confió a sus ingenieros la construcción de las infraestructuras de preparación y de conexión entre las líneas férreas (puentes, túneles, carreteras, etc.), atribuyendo a las compañías en modo de concesión la terminación de líneas férreas y de estaciones, así como la gestión del servicio. El Plan Legrand (1842) preveía la realización de una serie de líneas principales, que irradiaban desde París y que se habían concedido a las compañías más grandes. Las líneas secundarias se dejaron a los inversores locales, bajo el control de los prefectos; pero muchas de ellas fueron construidas con el Plan Freyçnet de 1879, que implicó también a las compañías más grandes ofreciéndoles garantías gubernativas sobre los dividendos²⁰.

En efecto, tal y como observaron los contemporáneos, el sistema ferroviario francés era un monopolio bajo la vigilancia del Estado. Esta modalidad impedía

¹⁸ Pratt (1970).

¹⁹ Dyos y Aldcroft (1971), pp. 156-164.

²⁰ Caron (1997).

el derroche de dinero del régimen competitivo inglés, pero la excesiva burocracia desanimó a la iniciativa privada y no resolvió los conflictos entre el Estado y las compañías. Tanto fue así, que Silvio Spaventa, considerando el modelo francés mejor que el anglosajón, observaba que éste era de todo punto inviable en razón de la peculiar organización burocrática con la que se había realizado. En cualquier caso, al otro lado de los Alpes, la crisis económica de los años ochenta bloqueó la realización de un plan para la construcción de una red estatal que se ejecutó sólo parcialmente. El proyecto sirvió para abrir las puertas a la estatalización de los ferrocarriles del Oeste en 1908. El rescate de la red fue exigido e impuesto al parlamento por el ministro Clemenceau, a pesar de la oposición de los diputados de las regiones occidentales que dos años después no dudaron en denunciar en la cámara los desastrosos resultados de la explotación estatal –“*le gouffre*” (“el agujero”)–, los problemas y las adversidades debidos a la falta de experiencia de los nuevos funcionarios encargados de dirigir las líneas del oeste²¹.

En Alemania, los Estados anteriores a la unificación se involucraron estrechamente en el programa de construcción y financiación de la red ferroviaria. Después de la proclamación del Reich en 1871, Bismarck imprimió una aceleración al proceso de estatalización. La Oficina Imperial del Ferrocarril quedó instituida en 1873 como una agencia central de control, a pesar de su impotencia frente a la determinación autonómica de muchos Estados. Para integrar los diferentes sistemas regionales en una única *network* (red), el estadista prusiano presentó al Parlamento en 1879 un memorando que constituyó el primer documento de racionalización de la opción pública. En algunos casos se mantuvieron antiguas rivalidades regionales (como la guerra del ferrocarril entre Prusia y Sajonia), que frenaron el proceso de centralización del sistema ferroviario. Tanto es así, que los estudios más recientes tienden a revisar el papel desempeñado por el Estado Imperial respecto al que tuvieron los *Länder* en la realización de los ferrocarriles alemanes²².

La opción centralizadora pareció ser menos clara en países de pequeñas dimensiones. Por ejemplo, en Bélgica, cuyo caso había sido estudiado por las comisiones de investigación instituidas por el gobierno inglés para mejorar el servicio ferroviario al otro lado del Canal, había fundamentalmente dos sistemas: el mayoritario, de propiedad estatal, extenso y cuidadosamente planificado, que incluía numerosas líneas de interés nacional para controlar las conexiones con las zonas fronterizas y con el extranjero; el segundo, más pequeño y de propiedad privada, que operaba principalmente líneas secundarias, a menudo construidas en vía única.

Por su parte, los suizos habían estudiado el sistema ferroviario belga a mediados de siglo, manifestando el entusiasta convencimiento de que en los cantones se podría realizar una red igualmente desarrollada. Hay que puntualizar que, después de algunas décadas, también el modelo belga reveló todas sus limitaciones y la

²¹ Lereoy Beaulieu (1911), pp. 238-240.

²² Ville (1990), pp. 117-130.

[154]

inexistente separación entre las cuentas del Estado industrial y las del “Estado poder” le granjeó las más aceradas críticas por parte del parlamento belga. De todas formas, ni siquiera el eficaz sistema estatal prusiano se salvó de la crítica de los parlamentarios alemanes, que reprochaban que el beneficio industrial producido por el servicio ferroviario ingresara en las arcas del Estado central como una ganancia en impuestos.

En lo que respecta a Holanda, su sistema constituyó el modelo principal para los acuerdos italianos; empezó con retraso la construcción de la red ferroviaria en razón de la rica dotación de vías fluviales y de canales y por la oposición al refuerzo de los transportes por vía terrestre opuesto a los intereses portuarios de Róterdam. En la década de los sesenta, el Estado holandés intervino para acelerar la ejecución de la red. El gobierno pagó el coste de su construcción y concedió la gestión del servicio a empresas privadas.

En los países del Mediterráneo que por diferentes razones de atraso y de dualismo territorial en el proceso de desarrollo industrial eran comparables a Italia, como es el caso de España, las principales líneas férreas se habían construido con incentivos concedidos por el gobierno a inversores extranjeros y se gestionaron más en razón de estos intereses que de la economía nacional con equipamientos pobres, vía única y escasos accesos a las áreas más industrializadas²³.

5. El precedente suizo

La nacionalización del ferrocarril helvético, por la eficacia y la claridad de las soluciones adoptadas, constituyó un modelo en el que se miraban los partidarios de la intervención del Estado de muchos países europeos. En Inglaterra, por ejemplo, los representantes de la Fabian Society, que se habían batido por la municipalización de los servicios de interés colectivo y a favor del sistema público examinaron en detalle el proceso suizo, y determinaron que era el más adecuado para formular la propuesta de estatalización de los ferrocarriles ingleses²⁴. Y el modelo seguido en Suiza encontró numerosos apoyos también en Italia, más en concreto por la amplísima autonomía concedida a la organización de la empresa de líneas férreas²⁵.

La decisión enteramente política de transformar la Federación de Estados Suizos en Estado Federal le imprimió un impulso decisivo a la realización de la red helvética. Así, reforzado en sus poderes, el nuevo Estado promulgó en 1850 la Ley de Expropiación en Casos de Pública Utilidad y, dos años después, la primera ley ferroviaria que otorgó la construcción de las vías férreas a la iniciativa privada. Durante las dos décadas siguientes se constituyeron las principales empresas ferroviarias y fue un período de frenética actividad en la construcción de las líneas suizas. Mientras tanto, la política de fusión seguida por las empresas

²³ Ville (1990).

²⁴ Davis (1910), pp. 1-24.

²⁵ Nofri (1905), p. 12.

privadas determinó el nacimiento de las grandes compañías. Preocupado por el creciente poder de estas empresas, el gobierno emprendió una fase de transición (1872-1897), durante la cual lanzó numerosos procedimientos que al final llevaron a la nacionalización de los ferrocarriles.

El paso de la red ferroviaria de manos privadas al Estado fue el epílogo de un proceso desarrollado durante muchos años y con la participación activa de la población de los cantones. En 1849, por ejemplo, una asociación de industriales solicitó directamente al gobierno que se ocupara de las vías férreas. El gobierno nombró entonces una comisión internacional de técnicos y de expertos (entre los que se contaba el inglés Robert Stephenson, famoso ingeniero y proyectista, hijo del inventor de la locomotora de vapor), a la que se le encargó dirigir la tarea. No se llegó a acuerdo alguno y la comisión se dividió en una minoría a favor de la explotación privada y una mayoría a favor de la estatal. Entre otros, Stephenson, que había visto de cerca los inconvenientes de la explotación privada en Gran Bretaña, se pronunció enérgicamente contra este sistema. A pesar de las preferencias expresadas por la comisión, la Asamblea Federal decidió conceder la explotación del ferrocarril al sector privado. Suiza se encontró así con que tendría que enfrentarse a un problema común en muchos países donde se había preferido el sistema privado: la confusión y la arbitrariedad de las tarifas, el localismo en el origen de la realización de muchas líneas, las dificultades de las empresas financieras suizas o la excesiva presencia de capital extranjero (concretamente francés). Cuando se presentó la ocasión para que el Estado asumiera la propiedad de una compañía ferroviaria, un referéndum popular vino a respaldar el proyecto, más por la manera en que dicho referéndum se planteó que por el objetivo que se pretendía conseguir.

A principios de la década de los años setenta se produjo un primer refuerzo de la posición del Estado frente a las compañías. Desde entonces, no transcurrió ni siquiera un año sin que se revisara el ordenamiento ferroviario helvético, y en 1897 se comunicó la decisión de rescatar el ferrocarril por parte del Estado. La decisión obtuvo un amplio consenso entre los ciudadanos y, en el curso de unos pocos años, la explotación por parte del Estado estuvo enteramente organizada.

La ley para el rescate y el reordenamiento de los ferrocarriles suizos fijaba minuciosamente los criterios directivos de la nueva explotación. El Estado no se contentó con establecer el precio sobre la base del producto neto, sino que quiso que el objeto del rescate estuviera consignado con unas buenas condiciones, para así evitar posteriores desembolsos y sorpresas; y decidió asumir como propia la construcción de la línea del Sempione²⁶. Además se decidió que la administración de las líneas férreas estuviera gestionada por una empresa autónoma, en previsión de la amortización del capital, para constituir un fondo de reserva, para mejorar las condiciones del personal y para disminuir las tarifas. Los partidarios del sistema privado y los representantes del capital extranjero pretendieron derribar la ley y jugaron nuevamente la baza del referéndum. Pero esta vez, dos tercios de los

²⁶Ferroni (1911).

[156]

ciudadanos helvéticos aprobaron la nacionalización de la red ferroviaria, que entró plenamente en vigor en 1904.

6. El camino italiano hacia la nacionalización

Con la proximidad de los Acuerdos de 1885 entre el Estado y las compañías privadas, el debate se centró en la alternativa entre la explotación privada y la gestión pública de la red²⁷. La cuestión encontró apoyos posteriormente en la polémica animada por Vilfredo Pareto sobre los costes del proteccionismo y de las subvenciones públicas que terminaban con la ocultación de conclusiones y con las intrigas a la sombra del interés colectivo. Por esta razón, eran muchos los que pensaban que, para evitar los vicios de la administración estatal, la situación italiana debería proseguir con la gestión privada, a condición de que se volvieran a definir las normas tan oscuras e ineficaces que habían establecido los Acuerdos. En la realidad, pocos sectores de la opinión pública y la sociedad italianas se habían expresado con claridad a favor de la nacionalización. Entre los industriales, por ejemplo, se habían levantado voces acreditadas a favor de que la gestión de los ferrocarriles se realizara con criterios de eficacia, pero no hubo posturas claras a favor del Estado. Mientras, la clase política, excepción hecha en el campo socialista que era el más sensible a las protestas de los ferroviarios y de aquellos que se consideraban intérpretes de las preocupaciones de orden estratégico y militar del país, convergía en general en el hecho de que, en Italia, el sistema mixto público-privado era una condición de necesidad.

Sin embargo, el atraso del sistema ferroviario italiano jugaba a favor de la nacionalización. El estado de la red era dramático y el país se situaba en los últimos lugares de Europa en cuanto a longitud de la red en relación con la superficie, el número medio de viajeros respecto a la población, mientras que las tarifas de viajeros estaban entre las más costosas del Continente²⁸.

La primera huelga general italiana precipitó la situación y dejó una profunda impresión en la opinión pública, abriéndose entonces una crisis que llevó a la disolución de las cámaras en 1904. Al retomar Giovanni Giolitti la presidencia del consejo en diciembre de 1903, se determinó incluir en el programa de gobierno la explotación estatal. Las virulentas advertencias de los ferroviarios habían recrudecido tanto el enfrentamiento sindical que el gobierno había tenido que optar en muchas ocasiones por la militarización de los talleres.

La decisión de Giolitti tenía en cuenta las orientaciones a favor de la nacionalización expresadas por los representantes de los ferroviarios hasta finales del verano. Sin embargo, el gobierno intentaba dar credibilidad al servicio ferroviario dictando normas precisas contra la huelga en los servicios de interés público como el ferrocarril. En los ambientes industriales, las grandes empresas de construc-

²⁷ Cabiati y Einaudi (1901e), pp. 170-173 y 230-234; Cabiati y Einaudi (1901b), pp. 183-186; Nofri (1905). Papa (1973), pp. 115-117.

²⁸ Ferraris (1905), pp. 145-167.

nes y de mecánica ferroviaria Ansaldo y Breda pusieron en juego su prestigio para inclinar la balanza a favor de la nacionalización. También la Banca Commerciale, cuyos intereses compartidos en el sector metalúrgico-mecánico y eléctrico necesitaban de una política de ordenación segura y rentable, se pronunció a favor de la explotación estatal. Y a favor de la estatalización se expresaron también algunas grandes cámaras de comercio²⁹.

El trámite del procedimiento de nacionalización no fue indoloro, tanto por la ruptura de las negociaciones con las empresas privadas a propósito de las indemnizaciones, y más concretamente con la Bastogi que apuntaba al alza, como por las nuevas agitaciones de los ferroviarios, o por la dimisión del propio Giolitti. El Parlamento aprobó finalmente la estatalización por la ley n° 137, de 22 de abril de 1905. En aquel momento se inició la fase en la que el Estado era empresario ferroviario.

La nacionalización no sofocó la polémica³⁰. Al contrario de cuanto había sucedido en la experiencia del único país europeo que había completado el paso de la actividad privada a la estatal, es decir, Suiza, en Italia la elección había estado condicionada más por el inmovilismo y por los vetos cruzados de los intereses en juego, por la imposibilidad de concluir nuevos acuerdos, que por elecciones políticas limpias tendentes al bien colectivo. Tanto es así, que el gobierno anunció en el último momento el abandono del sistema de gestión mixto y su decisión por la explotación estatal.

La compañía de ferrocarriles del Estado representaba una absoluta novedad en el ordenamiento italiano, ya que se trataba del primer caso de ente económico ligado a un ministerio (el de Obras Públicas), dotado, a través del consejo de administración, de la libertad y de la autonomía necesarias para gestionar una explotación mercantil. El nuevo director de la compañía, Ricardo Bianchi tuvo que reorganizar el ferrocarril. Bianchi, ingeniero y directivo, proyectó la arquitectura del nuevo sistema de red y estuvo entre los pioneros de la eficiente tecnocracia que dio lo mejor de sí misma completando la industrialización italiana en la década de los cincuenta del siglo XIX. El director de la compañía ferroviaria fue el inspirador de un proyecto de ley para agilizar la construcción en la península de unos ferrocarriles económicos, introduciendo en la explotación importantes reformas no muy diferentes de las realizadas en Francia, Alemania o Bélgica, y para conjurar el peligro de que amplias zonas de la península quedasen excluidas de las conexiones, y que la realización de las líneas se dejara a las leyes del libre mercado (sin ayudas por parte del Estado).

7. Conclusión

En Europa Occidental, los gobiernos abordaron de diferente manera la cuestión ferroviaria y, desde el principio, las vías férreas fueron el banco de pruebas

²⁹ Ferraris (1905), pp. 145-167.

³⁰ Véase Caccese (1981), pp. 530-542. Melis (1996).

[158]

de los equilibrios entre el sector público y el privado. En Inglaterra se optó por el *free trade* (o libre negocio), mientras que en países como Francia se potenciaron alianzas con las grandes compañías privadas fuertemente reguladas del centro. En otros países, el Estado acabó por tomar a su cargo redes y servicios que no funcionaban en el sistema privado y que, por tanto, no respondían a los intereses económicos y las exigencias de seguridad del país (como fue el caso de Bélgica). No obstante, la asunción de la responsabilidad y de la gestión por parte del Estado no siempre consiguió poner fin a polémicas y malos servicios.

Los ferrocarriles prusianos constituyeron, a ojos de sus contemporáneos, un ejemplo monolítico de servicio estatal eficiente; pero, hoy en día, los historiadores han puesto en tela de juicio la importancia del papel del Estado Imperial alemán respecto a la función y la autonomía de los gobiernos estatales previos a la unificación. También el modelo suizo era observado con gran admiración por los contemporáneos, debido a la participación y las aportaciones de “base” con las que se produjo el proceso de nacionalización de la red; pero tampoco el servicio ferroviario helvético se libró de críticas sobre los costes de su estatalización.

En Italia, la observación y la reflexión sobre lo que sucedía en el extranjero animó las argumentaciones opuestas sobre el ferrocarril de los estatistas frente a los defensores del liberalismo. Pero cuando hubo que tomar decisiones, frente a una opinión pública desorientada por los malos servicios y las huelgas, el Gobierno Fortis, ejecutando el modelo diseñado por Giolitti, consiguió aprobar los procedimientos para la administración ferroviaria del Estado. Al contrario de lo que había sucedido en Suiza, único país europeo que había completado el paso de la explotación privada a una estatal, la elección vino determinada más por el inmovilismo político, el impulso de las corporaciones y los impedimentos recíprocos entre los principales intereses económicos en juego, que por una elección clara sobre lo que era el interés general, con una asunción incompleta del papel dirigente por una parte de la clase política y la élite dirigente del país, práctica que se reproduciría muchas veces a lo largo del siglo xx.

Los estudios realizados sobre la extensión de la red ferroviaria italiana respaldan la tesis de que, en Italia, la edad de oro de las construcciones ferroviarias fue la década de los años ochenta del siglo xix, cuando el país se encontraba en la fase ascendente del ciclo internacional definido por Kuznets. Italia consiguió aprovechar aquella coyuntura gracias a los capitales llegados a la península desde el extranjero. Pero, a los ojos de los contemporáneos, la construcción de muchas de las líneas emprendida por la izquierda fue más el fruto de particularismos políticos y prácticas de intercambio que de actitudes de amplitud de miras en cuanto a las inversiones. Como así lo demostraron, por otra parte, las condiciones –inexpresables– en las que se encontraban el material rodante, la infraestructura y el servicio ferroviario, en vísperas de su nacionalización.

En todo caso, aunque el papel impulsor desempeñado por el ferrocarril en el proceso de desarrollo económico italiano puede aparecer circunscrito a la producción metalúrgico-mecánica del país, con retrocesos de cuando en cuando (tanto por el atraso tecnológico de la industria nacional, como en particular por la esca-

sa importancia relativa de la propia demanda ferroviaria), hay que decir que el ferrocarril tuvo un impacto relevante sobre la industria de la construcción, que entre 1860 y 1911 se consolidó como una de las más importantes del país. Si se deja a un lado la teoría de la difusión del desarrollo y la comparación con el modelo inglés, y se reconoce, a su vez, que existen múltiples vías para un desarrollo que se apoya sobre fundamentos locales de habilidad y de conocimientos acumulados durante largo tiempo, entonces se puede pensar que en el modelo de desarrollo italiano, la construcción de la red ferroviaria –lo mismo que la realización de las grandes infraestructuras hidroeléctricas– tuvo un efecto multiplicador sobre la especialización y la excelencia adquiridas en el siglo XX por el sector de la construcción, que figura entre los primeros del país por la exportación de *know-how* y mano de obra italiana al mundo entero.

[160]

Bibliografía

- CABIATI, A. y EINAUDI, L. (1901a), “La politica ferroviaria nell’avvenire”, *Critica sociale*, XI, n.15, pp.230-234.
- CABIATI, A. y EINAUDI, L. (1901b), “La politica ferroviaria in Italia. Fondi di riserva e Cassa degli aumenti patrimoniali”, *Critica sociale*, XI, n.12, pp.183-186.
- CABIATI, A. y EINAUDI, L. (1901c), “La politica ferroviaria in Italia. Importanza della questione”, *Critica sociale*, XI, n. 11, pp. 170-173.
- CABIATI, A. y EINAUDI, (1901d),” Fondi di riserva e Cassa degli aumenti patrimoniali”, *Critica sociale*, XI, n.12, pp.183-186.
- CABIATI, A. y EINAUDI, L. (1901e), “La politica ferroviaria in Italia. Importanza della questione”, *Critica sociale*, XI, n. 11, pp. 170-173.
- CANNARI, V. y CHIRI, V.(2003), “Le infrastrutture economiche dall’Unità”, in *Lo sviluppo dell’industria dall’Unità alla Grande Guerra*, in *Storia economica d’Italia*, a cura di P. Ciocca e G. Toniolo, vol. III, Industrie, mercati, istituzioni, tomo 1, Le strutture dell’economia, Roma-Bari, Laterza, 2003, p. 235.
- CARON, F. (1997), *Histoire des chemins de fer en France*, tome premier, 1740-1883, Fayard.
- CASSESE, S. (1981), “Giolittismo e burocrazia nella cultura delle riviste”, in *Storia d’Italia. Annali*, 4, Intellettuali e potere, a cura di C. Vivanti, Torino, Einaudi, pp. 530-542.
- CASTAGNOLI, V. (2005), “Lo Stato e le ferrovie”, in *La nascita delle ferrovie dello Stato*, a cura di Valerio Castronovo, Milano, Leonardo International, pp. 73-78 y 82-96.
- CASTAGNOLI, V. y SCARPELLINI, E. (2003), *Storia degli imprenditori italiani*, Torino, Einaudi.
- CASTRONOVO, V.(1995), *Storia economica d’Italia*, Torino, Einaudi.
- DAVIS, E. (1910), *State Purchase of Railways: a Practicable Scheme*, The Fabian Society, London.
- DYOS, V. y ALDCROFT, D.H. (1971), *British Transport. An Economic Survey from the Seventeenth to the Twentieth*, Leicester, Leicester University Press.
- FENOALTEA, V. (1984), “Le costruzioni ferroviarie in Italia, 1861-1913”, *Rivista di storia economica*, vol. I, n. 1, pp. 61-94.
- FENOALTEA, V. (2003), “Lo sviluppo dell’industria dall’Unità alla Grande Guerra”, in *Storia economica d’Italia*, a cura di P. Ciocca e G. Toniolo, vol. III, Industrie, mercati, istituzioni..
- FERRONI, F. (1911), *Un organismo ferroviario moderno. Le ferrovie di stato svizzere 1903-1910*, Zanichelli, Bologna.
- FERRARIS, M. (1905), *Come si viaggia in Italia e all'estero*, «Nuova antologia», vol. CXV, fasc. 793,
- GERSCHENKRON, V. (1965), *Il problema storico dell'arretratezza economica*, Torino, Einaudi
- GIANNETTI, V. (1992), “L’électrification des chemins de fer italiens (1899-1940)”, *Histoire, économie et société*, XI, n.1, pp.131-144.

- GIUNTINI, A. (1999), "Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale", in *Storia d'Italia*, Annali 15, L'industria, Torino, Einaudi.
- LEROY BEAULIEU, P. (1911), *La discussion à la Chambre sur le réseau des chemins de fer de L'Etat*. La gouffre, "Economist français", 11 fevrier. Riportato in L'esercizio di Stato sulle ferrovie francesi dell'Ovest, "La Riforma sociale", XVIII, vol. XXII, pp. 238-240.
- MAGGI, S. (2003), *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino.
- MELIS, G. (1996), *Storia dell'amministrazione italiana 1861-1993*, Bologna, Il Mulino.
- MIERZEJESWSKI, V. (1993), "The German National Railway Company", in *Business History Review* n. 67, pp. 406-438.
- NOFRI, Q. (1905), "Le ferrovie allo Stato o alla nazione?", *Critica sociale*, XV, n. 2, pp. 12.
- PAPA, V. (2003), *Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle ferrovie*, Napoli, Guida. In generale Maggi (2003).
- PEDONE, A. (1969), "Il bilancio dello Stato", in *Lo sviluppo economico italiano*, a cura di G. Fuà, Milano, Angeli, vol. II., pp. 218-221.
- POLLARD, S. (1981), *Peaceful Conquest. The Industrialization of Europe 1760-1970*, Oxford University Press, Oxford.
- POLLARD, S. (1989), *La conquista pacifica. L'industrializzazione in Europa dal 1760 al 1970*, Bologna, Il Mulino.
- PRATT, V. (1970), *A History of Inland Transport and Communication*, New York, Kelley, reprint 1970 (il libro fu pubblicato per la prima volta nel 1912). *Railroads. The Nation First Big Business*, ed. by A. D. Chandler jr., New York, Harcourt, Brace & World, 1965. Id., *The Visible Hand. The Managerial Revolution in American Business*, Harvard University Press, Cambridge (Mass.), 1977.
- ROMEO, V. (1959), *Risorgimento e capitalismo*, Bari, Laterza.
- SPAVENTA, V. (1876), *Lo Stato e le ferrovie. Riscatto ed esercizio*, Milano, Treves.
- "Sullo Stato promotore d'industrializzazione" (1990), cfr. F. Amatori, L'Italia. Il tormentato sviluppo delle capacità organizzative tra Stato e famiglie, in A. D. Chandler jr., F. Amatori, T. Hikino, *Grande impresa e ricchezza delle nazioni 1880-1990*, Bologna, Il Mulino, 1999, pp. 341-375.
- TONINELLI, P.A. (1993), *Nascita di una nazione*, Bologna, Il Mulino.
- TAJANI, V. (1939), *Storia delle ferrovie italiane. A cento anni dall'apertura della prima linea*, Garzanti, Milano.
- VILLE, S. P. (1990), *Transport and the Development of the European Economy 1750-1918*, London, Macmillan.
- ZAMAGNI, V. (1983), "Ferrovie e integrazione del mercato nell'Italia post-unitaria", in *Studi in onore di Gino Barbieri*, vol. III, Verona, 1983, pp. 1638-1639.
- ZAMAGNI, V. (1990), *Dalla periferia al centro*, Bologna, Il Mulino.