

[234]

Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España. Volumen I: Empresas y marco regional. Volumen II: Empresa pública, instituciones y tecnología

Autores: Miguel Muñoz Rubio (Director), Rafael Alcaide, Francisco de los Cobos, Domingo Cuéllar, Javier Fernández, Pedro Fernández, José María Flores, José Antonio Gómez, Manuel González, Miguel Jiménez, Olga Macías, Alberte Martínez, Ramón Molina, Pedro Novo, Juan José Olaizola, Ana Isabel Olmedo, Pedro Pablo Ortúñez y Francisco Polo.

Editorial: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Colección de Historia Ferroviaria, nº 3 y 4, Madrid, (2005).

Páginas: 1.136

ISBN (completa): 84-88675-97-6

ISBN (volumen I): 84-88675-98-4

ISBN (volumen II): 84-88675-99-2

En los últimos años, la historiografía ferroviaria española ha experimentado un formidable avance gracias a las actividades de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Congresos, investigaciones colectivas, monografías y la apertura de una biblioteca y de un archivo especializado garantizan un impulso a los estudios ferroviarios que no se da a menudo. Junto con la Association pour l'histoire des chemins de fer en France (el otro polo que ha sabido incluir los estudios especializados sobre esta materia en Europa a partir de los años ochenta del pasado siglo), la Fundación también ha desempeñado un papel relevante en la creación de la recién nacida International Railway History Association, que engloba a estudiosos y organismos que actúan en el ámbito de la historia ferroviaria a todos los niveles y a escala internacional.

En el panorama de los estudios ferroviarios de última generación, un sector aún desconocido era el de los ferrocarriles secundarios, infravalorado de forma generalizada por los estudiosos del ferrocarril, no solamente en España. De hecho, y un poco de forma generalizada, se ha dejado a los estudiosos de la historia local la tarea de dedicarse a la profundización en la historia de los tramos ferroviarios complementarios, sin comprender plenamente su valor político, económico y social; y sobre todo de reconstruir la historia no solamente desde una perspectiva de red, sino de vivencias separadas la una de la otra y separadas del contexto total. Esto no significa que no se hayan conseguido avances historiográficos importantes, pero siempre

considerados marginales respecto a los resultados de las investigaciones históricas realizadas antes en otros segmentos de la historia ferroviaria.

Las más de mil páginas que componen los dos volúmenes publicados sobre los Ferrocarriles de Vía Estrecha se mueven en direcciones opuestas, valorando plenamente la cuestión de los ferrocarriles secundarios y restituyéndoles definitivamente la importancia científica que merecen. Se trata, evidentemente, de una poderosa investigación que ha exigido un esfuerzo fuera de lo común, a cuyo buen éxito han contribuido los mejores historiadores ferroviarios españoles, coordinados por Miguel Muñoz Rubio, responsable de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Los dos volúmenes testimonian un esfuerzo encomiable, habida cuenta de la fragmentación y de la dispersión de las fuentes necesarias para una investigación tan amplia. En ella se compara la historia de casi un centenar de empresas, todas ellas puntualmente referenciadas e incluidas en una visión cronológica enriquecida con estadísticas y tablas anexas en forma de censo de población, que presentan una dotación, en términos de documentación, bastante diversa tanto bajo el prisma de la calidad como de la dimensión. A pesar de la evidente desigualdad, editor y autores han conseguido mantener un apreciable equilibrio entre las diferentes partes que componen la obra. En el primero de los dos tomos, al capítulo introductorio del editor le siguen doce ponencias dedicadas cada una de ellas a una región económica española, mientras que el segundo, además de abordar también la cuestión de los

ferrocarriles secundarios desde una base territorial, propone una serie de temas centrales en torno a los cuales va abordando la normativa, las inversiones extranjeras y la tecnología.

En el proceso de creación y afianzamiento de los sistemas ferroviarios continentales, los ferrocarriles secundarios desempeñan un papel primordial, interviniendo en la fase de madurez de las redes. *Grosso modo*, en el mismo espacio de tiempo, y a pesar de seguir cada uno su propio recorrido económico y normativo, casi todos los estados europeos más importantes descubren la relevancia de los ferrocarriles complementarios, tal como han quedado definidos, y hacen de ello una cuestión fundamental, situándola en el centro de las propias decisiones de política económica.

Una vez completado el armazón principal y realizado el esfuerzo inicial, por todas partes surge la necesidad de dotar la red ferroviaria de base de las necesarias conexiones entre las líneas primarias, con el fin de hacerla más tupida y funcional para las necesidades de los diferentes Estados. Una vez entendidas las grandes directrices y entrados ya en la época que los historiadores económicos definen como la Segunda Revolución Industrial, llega el momento de volverse hacia los tramos ferroviarios aparentemente de segundo nivel, pero que, más tarde, y desde una perspectiva de red, a la larga no se considerarán menos útiles que los colocados en un nivel superior. La existencia de una red ferroviaria secundaria se convierte en una exigencia irrenunciable, en la que confluyen inversiones y expectativas.

Los ferrocarriles secundarios se

[236]

diferencian de los principales también desde el punto de vista constructivo y tecnológico. Generalmente concebidos con un ancho reducido y realizados con materiales ligeros, por ellos transitaba un material rodante más ligero respecto al que generalmente se usa en las líneas férreas ordinarias. Ello no mermó en ningún modo su importancia y eficacia; al contrario, estimuló a proyectistas y constructores a ampliar su propio radio de acción.

Es posible dar una lectura segmentada de la dilatada historia de los ferrocarriles secundarios españoles, que narran los dos volúmenes. Ante todo, la investigación realizada permite conocer aún más en profundidad los términos de la vertebración del país en lo que se refiere a infraestructuras, que los numerosos mapas incluidos entre las páginas del texto ayudan a entender totalmente. Aparece como no menos significativa la cuestión del papel desempeñado por el Estado, dominado de lejos por la iniciativa privada y claramente carente de capacidad impulsora. La historia de los ferrocarriles secundarios españoles, en definitiva, asume la forma de una parábola que va desde el ámbito privado al público, común a otros contextos europeos que se mueven en paralelo al español. Lo que se echa en falta, por parte de la iniciativa pública, es la previsión de planificar la creación de la red secundaria, no entendiendo el potencial que ésta poseía.

En un segundo momento prevalece la lógica pública, ya comenzado el siglo XX, hasta la creación primero de Explotación de Ferrocarriles por el Estado, y de Ferrocarriles de Vía Estrecha más tarde, organismo que

acoge las líneas y con una fuerte presencia pública en el sector de los ferrocarriles secundarios.

Pero las consideraciones más interesantes afectan a la cuestión más amplia del significado del impacto económico, entendido en la doble acepción de dinámica económica de empresa y de capacidad de incidir en los términos del desarrollo económico regional y nacional. Desde este punto de vista, el volumen proporciona los más importantes puntos de partida.

La iniciativa empresarial ferroviaria constituye una página de la historia económica del siglo diecinueve que ha sido adecuadamente valorada, afirmación que confirma plenamente el caso que abordan los dos volúmenes. A pesar de contar con un abanico de soluciones y de resultados muy diferenciados, la trayectoria económica de las compañías privadas implicadas en el contexto de los ferrocarriles secundarios constituye un observatorio económico extremadamente vivo. A menudo, más allá de una lógica de ayudas estatales, las compañías tienen que medirse a diario con el problema de la rentabilidad de las líneas gestionadas, madurando progresivamente la conveniencia de incluirlas en un ámbito de conformación de red. En esto reside gran parte del valor estratégico de la iniciativa ferroviaria.

Por otra parte, no faltan los esfuerzos. Desde los casos brillantes e historiográficamente más atractivos –los de la cornisa cantábrica y Mallorca– a los de los menos capaces para orientar el desarrollo económico de la región, la casuística ofrecida tiene gran relevancia y va más allá de la experiencia local para proyectarse, por el contra-

rio, en forma de estudios de caso en una perspectiva más amplia.

También el análisis sectorial brinda significativas invitaciones a la reflexión. Las páginas sobre la industria siderúrgica que se desarrolla en el País Vasco y en los suburbios industriales de Cataluña y de la región valenciana ofrecen una vista en sección del proceso de industrialización del país entero.

La amplia tipología de investigaciones saca a la luz un país con una pluralidad de situaciones diferentes y que, al mismo tiempo, propone también un modelo común nacional, asunto que puede ser elegido como guía de todo el volumen.

* Traducción a cargo del Servicio de Traducciones de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Andrea Giuntini
Universidad de Módena