



Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano

Autor: Horacio Capel

Editorial: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Colección Historia Ferroviaria, nº 9

Páginas: 227

ISBN: 978-84-89649-67-5

Horacio Capel es un profesor de reconocidísimo prestigio, un catedrático de Geografía Humana con un bagaje impresionante, que desde hace muchos años ha demostrado su enorme capacidad de trabajo y de dirección de equipos, y una infrecuente visión global de los asuntos urbanos y territoriales. Es, sin ninguna duda, un investigador con amplios intereses académicos, que en esta ocasión nos ofrece un estudio sobre los “ferro-carriles”¹

en la ciudad. Reseñar, por lo tanto, una obra reciente de un colega que es un científico de primer nivel se convierte en una labor apurada, que quien suscribe no puede rehuir por tratarse de un tema tan querido.

[199]

Charles P. Kindleberger comenta, con gran sentido del humor, en *Historia financiera de Europa*, Crítica, Barcelona, 2011: “Hace algunos años reseñé un libro con una amplia visión panorámica y concluí que el autor era superficial en todo lo que yo conocía bien, pero muy bueno en lo que no conocía”. Se trata de una gran verdad; las obras panorámicas corren un riesgo general de ser minusvaloradas y, sobre todo, son muy susceptibles de ser censuradas por los expertos versados en cada materia específica.

La obra que aquí reseñamos se centra en la comprensión de la estructura y la morfología urbanas desde el estudio de la conformación de las redes técnicas ferroviarias, lo que exige un vasto conocimiento de la historia de la tecnología, la historia ferroviaria, la historia urbana y la historia del pensamiento sobre la ciudad. *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano* es un trabajo ambicioso que sólo puede acometer un experto veterano sin complejos. Estamos ante un estudio difícil de clasificar, eminente, pero a la vez discontinuo; su concepción como ensayo libre de ataduras y su preocupación por una perspectiva integrada permiten desarrollar un sobrevuelo –necesario– sobre la interrelación ferrocarril-ciudad en todas

¹ El profesor Capel se sirve de la decimonónica denominación de *ferro-carriles* con el fin de evitar equívocos, como útil concepto que acoge medios de transporte similares que, sin embargo,

tienen efectos distintos en la ciudad: el ferrocarril interurbano (del internacional al regional) y el ferrocarril suburbano (cercanías) y urbano (los tranvías y el metro).

sus posibles facetas, que son muchas, bastantes de las cuales todavía mal conocidas.

[200]

Aunque está inserto en una colección de historia ferroviaria –como ocurrió con mi libro *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*–, el fin último de esta obra y su hilo conductor es la configuración del espacio urbano. Por tanto, es un libro de geografía urbana, con las redes técnicas ferroviarias como argumento y objeto concreto de estudio, de manera que la historia se manifiesta –a modo de medio para un fin– como un instrumento de conocimiento de primer orden.

La importancia de las redes técnicas en la organización espacial de la ciudad ha sido bien señalada por el autor hace bastante tiempo, realizando aportaciones en campos como los transportes, el telégrafo o la electrificación, y resaltándola en sus publicaciones sobre morfología urbana. De hecho, este libro trata sobre los ferrocarriles en la ciudad desde su concepción como redes técnicas y su papel en las dinámicas conformadoras del espacio urbano. En la parte final del volumen, en la página 178, justo antes de plantear su visión acerca de las líneas de trabajo que deberían potenciarse como programas de investigación colectiva, el autor hace una reflexión a mi juicio muy acertada: “Este libro es un intento de presentar un estado de la cuestión, una guía de lecturas y un programa de trabajo sobre la ciudad y los *ferro-carriles*. Parte de la idea de que el estudio de éstos debe integrarse en el de las redes técnicas y considerar su impacto en los procesos de urbanización, en la organización de la ciudad y en la configuración de los

tejidos metropolitanos y de las regiones urbanas”.

Exponer el estado de la cuestión sobre el tema enunciado en el título del libro es, por tanto, el objeto central del mismo, y se plantea ante todo como una revisión –más penetrante que meticulosa– de las aportaciones científicas sobre cada subcapítulo. En esta labor, el autor hace un recorrido, en ocasiones rápido y en otras muy profundo, basado en un gran elenco de lecturas sobre asuntos muy variados a modo de reconocimiento de lo que más o menos se sabe y no se sabe. Es una tarea ingente la que se ha propuesto, lo que convierte en inevitable el tratamiento desigual de tantas cuestiones que superan las capacidades individuales, lo cual el autor indudablemente conoce, aunque afortunadamente no le ha arredrado.

El desafío de plantear el estado de la cuestión del ferrocarril en la ciudad desde la perspectiva histórico-geográfica probablemente no reside tanto en la revisión bibliográfica –que ya es toda una labor por sí misma– sino en la estructura de las ideas, o sea, en la elección de los temas y los puntos de vista. El profesor Capel ha seleccionado y ordenado con tino los temas de trabajo, haciéndolos parecer evidentes, y ha citado obras e incitado a reflexionar sobre ideas, a veces pareciendo que se trata de meras descripciones. Pero que nadie se llame a engaño: es el “defecto” del estilo didáctico, que plantea francamente y con toda la facilidad posible los asuntos de estudio.

Conforma también un punto fuerte relevante del libro, el contraste del estado del conocimiento en España con los estudios en otros países, así como la contextualización del papel de los ferrocarriles en el conjunto de las redes

técnicas, sobre todo con las carreteras. Y son una delicia las aportaciones sobre Cerdá, quien tuvo “una visión clara de las interacciones y de las consecuencias que tendría el nuevo medio de transporte” y reconoció al ferrocarril como elemento esencial en el nacimiento del urbanismo contemporáneo. Comparto con el profesor Capel la importancia del reconocimiento de la obra de Cerdá y, en concreto, sus reflexiones sobre los medios de transporte en la ciudad.

El libro se estructura en tres grandes capítulos, tras una introducción lúcida que engarza perfectamente con el jugoso capítulo de conclusiones. El primer capítulo, “El ferrocarril en la ciudad: el impacto de una red técnica territorial”, trata sobre la relación de los ferrocarriles interurbanos con la ciudad, haciendo un recorrido sobre la construcción histórica de ambos, sobre los vínculos de las redes ferroviarias con los puertos y la industria, y sobre el pensamiento urbanístico, la planificación y los diversos problemas que se han ido identificando a lo largo del tiempo. El segundo capítulo, “Los tranvías, el metro y el nuevo papel del ferrocarril en la ciudad”, trata sobre la interrelación de los ferrocarriles urbanos con la ciudad en la que se insertan, con un criterio basado en la explicación diacrónica de sus perfiles urbanísticos, es decir, mostrando el paralelismo de los procesos de cambio urbano y las transformaciones en el transporte público urbano. El tercer capítulo, “Los creadores de rutas como agente urbanos”, trata de mostrar las lógicas urbano-inmobiliarias en su relación con el transporte público, un tema tan difícil como insoslayable, pues versa sobre la capacidad colonizadora de las infraestructuras lineales de transporte, la

captación de sus plusvalías, y la interrelación histórica entre las empresas de transporte y el negocio inmobiliario. El profesor Capel ha tenido siempre presente el papel de los agentes urbanos en la producción de ciudad, y por lo que respecta a los ferrocarriles nos muestra que resulta un campo de estudio por explorar.

La construcción de la ciudad (crecimiento y transformación) se hace sirviéndose de las redes técnicas –entre las cuales los ferrocarriles conforman un tipo especial, con un carácter propio como elementos de fijación en la estructura urbana– y deben ser planteadas como herramientas al servicio de la mayoría (recordemos, por ejemplo, el carácter democrático del transporte público urbano). Horacio Capel termina su libro invitando a la reflexión, al trabajo colectivo para investigar numerosos temas, como las tomas de decisiones de los agentes que formaron las redes técnicas o la relación entre ellos y los negocios inmobiliarios, para acometer estudios comparativos, para reconsiderar el tratamiento del ferrocarril en las historias de la arquitectura y del urbanismo, y para contextualizar mejor los ferrocarriles en el ámbito técnico y cultural.

Luis Santos y Ganges (Universidad de Valladolid)