



Renfe en el diván. De la Autarquía a la Alta Velocidad

Autor: José Luis Villa

Editorial: Noesis, 2013

ISBN: 978-84-87462-73-3

Páginas: 478

Suele ser habitual que algunos exdirectivos caigan en la tentación de recoger sus experiencias en algún libro cuya aportación no va más allá de la mera satisfacción personal. No es este el caso porque, aunque José Luis Villa en *Renfe en el diván* no deja de narrar con detalle buena parte de su experiencia personal, también proporciona una perspectiva inédita sobre cómo era la gestión cotidiana de la empresa, y sobre cómo y por qué se tomaron en estas últimas décadas algunas de las decisiones más importantes en materia ferroviaria. Se trata, en definitiva, de una información relevante a la que los historiadores rara vez tenemos acceso, y que debidamente tratada habrá de mejorar el conocimiento que tenemos de la historia de esta empresa pública.

Aunque pueda resultar sorprendente, ambas perspectivas están entrelazadas sin

que resulte ni fácil ni recomendable separarlas. Si esto es lo común en cualquier organización, en Renfe adquiere todavía mayor relevancia por tratarse de una empresa presidencialista, es decir, por tratarse de una organización articulada sobre una única fuente de poder. Su análisis desde dentro –desde el diván, según nos propone el autor, o lo que es lo mismo, desde el poder–, no puede hacerse probablemente de otra forma si no es a través de sus “personalidades”.

Lo difícil es que el experimento funcione. Y en este caso la respuesta es afirmativa porque, en primer lugar, Villa es capaz de mantener bien el tono de la obra a lo largo de sus 478 páginas gracias a la pasión que le suscita su vocación y a que la pugna, que entre lo profesional y lo político parece caracterizar a Renfe durante el último cuarto del siglo XX, otorga una cierta modulación dramática a la narración. No obstante, el ensayo sale adelante gracias a que aborda los personajes y las cuestiones principales sin tapujos.

“El ingeniero me acompañó a la Secretaría Administrativa donde me dotaron de lápiz, bolígrafo, folios en blanco, bloc cuadriculado de anillas, clips, grapadora, goma de borrar, afilalápices y el Reglamento General de Circulación”. Cuando describe así el joven ingeniero su entrada en Renfe, que nos hace recordar el neorrealismo, explica cómo las tres décadas previas habían desvirtuado una organización corporativa nacida en el contexto de la Segunda Revolución Tecnológica y a la que la suponía solvencia suficiente para hacer frente a lo que estos años conllevaron.

Lo cual viene a coincidir con mi valoración de los años sesenta como los años de la paradoja de que cuantos más recursos

financieros recibía Renfe y, por consiguiente, cuanto más se modernizaba menos peso social tenía. Para superar esta contradicción no era suficiente una mayor aportación de recursos financieros. Hacía falta algo más y más complejo: había que transformar su forma de gestión.

Villa tuvo que desarrollar, para su fortuna y desgracia, su actividad profesional en un contexto caracterizado por la transformación de una empresa organizada sobre un esquema decimonónico, y desvirtuado por el férreo e inútil intervencionismo franquista, en una empresa del siglo XXI. Y todo ello al tiempo que garantizaba el funcionamiento del ferrocarril con esquemas que cambiaban mucho más lentamente, si es que lo hacían, que su superestructura organizativa. El conflicto era inevitable.

Habida cuenta de las poderosas resistencias existentes, la Ilustración y las “buenas maneras” que atribuye a los presidentes Ignacio Bayón y Ramón Boixados más que méritos eran obstáculos para liderar esta metamorfosis. Tenía que llegar una destrucción creativa que acabó encarnando Julián Valverde. El autor narra las circunstancias que trajo consigo el segundo presidente socialista, al que hace responsable, empero, de las numerosas intrigas y luchas por el poder que surgieron como resultado de poner en manos de gestores políticos la dirección de la empresa, haciéndolo, además, de manera intencionadamente imperfecta. Como consecuencia de ello, los que denomina profesionales ferroviarios fueron desplazados a un segundo plano. No obstante, el autor reconoce a Valverde las virtudes necesarias para romper barreras que parecían infranqueables; y no sólo las que tenían que ver con la cultura ferroviaria, que él mismo consideraba necesario

remover, sino, sobre todo, aquellas otras que hacían imposible conducir el ferrocarril por las vías de un nuevo modelo. El “caos constructivo” de esta presidencia representó el auténtico salto cualitativo que la empresa dio por mucho precio que se pagará en iniciativas imposibles y en marginaciones profesionales.

Durante la presidencia de Valverde se sustituyó la generación de gestores que había dirigido Renfe desde los años cincuenta por una nueva que ha hecho lo propio desde entonces. Se nos hace ver que donde antes había una preparación enciclopédica en su sentido decimonónico, pero no apta para abrir nuevos surcos, ahora hay una predisposición casi exclusiva por lo “novedosísimo”, capaz de arriesgarse en aventuras imposibles. Aunque no hasta su extremo gracias a la protección natural que en último caso suponía la finitud de las arcas públicas, como recuerda él mismo recurriendo a Talleyrand.

Villa se había forjado en la explotación directa, lo que él denomina la “Renfe real”, que nos recuerda a los virreinos, y cuya descripción nos permite obtener una perspectiva de la industria ferroviaria que, debidamente incorporada a los paradigmas históricos, obligará a su adaptación. De entre todos ellos, llama la atención su experiencia en la dirección de los talleres por la nítida diferenciación que ofrece con respecto al resto de las áreas de producción del amplio espectro del autárquico mundo ferroviario. Los talleres fueron distintos desde su mismo origen por la dura lucha generada entre los trabajadores y la empresa, favorable a los primeros hasta que la Segunda Revolución Industrial, gracias a la descualificación que trajo, eliminó la ventaja que les proporcionaba su control sobre el saber, las herramientas y

la entrada en el trabajo. Pese a ello, los talleres mantuvieron en buena medida una cultura propia.

Esta forja acabaría siendo una formación inexcusable para dirigir la construcción y puesta en explotación de la primera línea de alta velocidad en España. El autor explica lo suficiente de ella como para arrinconar muchos de los mitos que se derivaron de que esta línea surgiera como una isla en la red ferroviaria nacional; pero lo que nos cuenta sabe a poco. Tal vez debería plantearse la oportunidad de dedicar a este asunto una monografía.

Una vez puesta en explotación la línea del AVE Madrid-Sevilla, Mercè Sala, la nueva presidenta de Renfe, diseñó un nuevo dibujo de la empresa que se han mantenido hasta el momento; a pesar de que las coyunturas han cambiado, incluso notablemente. El “premio” para Villa fue poner en sus manos la gestión de toda la explotación, situación que no duraría demasiado porque una nueva reorganización acabaría remitiéndolo a la explotación del tráfico de viajeros, al tiempo que su relación con Sala empeoraba –a su juicio– por la hegemonía que volvió a tener la parte corporativa frente a la técnica.

La llegada a la presidencia de Miguel Corsini, único presidente del mandato de José María Aznar, sería su mejor etapa porque éste defendería la gestión de los técnicos frente a la intrusión política, según él, porque tenía la perspectiva que le daba el haber desarrollado su actividad profesional en la empresa. Aunque Villa clama un “Al fin solos”, esta Arcadia de los profesionales tampoco estuvo exenta de situaciones problemáticas, que no aborda porque su participación en ellas no fue más allá de tres años.

Cabe concluir que el libro responde a un enfoque muy personal, en el que sobran algunas disertaciones sobre temas que poco o nada tienen que ver con el tema en cuestión. Muchas de sus valoraciones no se pueden contrastar, pero en ello estriba precisamente su riqueza y originalidad al aportar una interpretación de los hechos que abre nuevas perspectivas. El autor tan sólo pretendía narrar su experiencia personal y que ésta fuese útil en la medida en que explicase algo más. Desde luego, lo ha conseguido.

Miguel Muñoz Rubio

FFE