



***História, Património e infraestruturas do Caminho de Ferro. Visões do Passado e Perspetivas do Futuro***

**Organizadoras: Ana Cardoso de Matos e Magda Pinheiro**

**Editorial: CEHC-IUL-CIDEHUS, Lisboa, 2014**

**ISBN: 978--989-98499-3-8**

**Páginas: 194**

194 páginas no son muchas para un libro. Menos aún si éste se construye como recopilación de las comunicaciones de un congreso. Si, además, tenemos en cuenta que desde la página 180 sólo aparecen los *abstracts* y *curricula*, que el tamaño de la cada página es media cuartilla, y que la edición incluye algunos mapas, fotos y planos, resultaría inevitable concluir que esto es poco más que una bagatela. Ciertamente, *História, Património e infraestruturas do Caminho de Ferro* no es precisamente una referencia ineludible. Pero también lo es que algunos de los trabajos que lo componen tienen valor.

La obra se construye alrededor de siete artículos agrupados en tres bloques. El primero, *Caminhos de ferro,*

*Desenvolvimento Socioeconómico e Grandes Obras Públicas*, consta de tres textos escritos en inglés. El primero está firmado por Dominique Barjot y se titula “Public utilities and private initiative. The French concession model in historical perspective.” En él se ofrece una visión a muy largo plazo, casi dos siglos, del modelo francés de concesiones de servicios y obras públicas. En particular, su autor quiere demostrar que esas concesiones fueron esenciales para la formación de grandes consorcios de empresas de servicios públicos en las que Francia ha ocupado -y ocupa- una posición destacada. Por tanto, estamos ante un artículo de historia Empresarial, cuyo mayor e inevitable defecto es la falta de profundidad de los análisis. Demasiados años, demasiados actores, pocas páginas. Barjot repasa la larga historia de compañías como Vinci, Bouygues o Suez, gigantes que se fusionaron unos con otros -y también, en ocasiones, se separaron- y que parecen incapaces de limitarse a un único sector. La idea de que el Estado ha sido un agente imprescindible para su desarrollo no debe sorprender a nadie. En resumen, este trabajo se ocupa del desarrollo de ese “*network capitalism*” y no se ocupa, o no directamente, de los ferrocarriles, el transporte ferroviario y los trabajadores ferroviarios, que es de lo que trata el resto del libro.

También el trabajo de Andrea Giuntini es de los que abarcan un período de tiempo muy largo, casi 80 años que comienzan con los trenes rápidos de Mussolini. Aunque parece ser una breve historia de la alta velocidad en Europa, lo cierto es que está muy focalizada en país, Italia, del que se hace un repaso que incluye todos los modelos de trenes AVT, desde el *pendolino* hasta el ETR 500. Tanta dedicación tiene como consecuencia que se traten por

encima experiencias mucho más interesantes, como la AVT alemana o francesa, de la que se hace un tratamiento simplemente correcto. Aún más sorprendente es el caso de España: ¡el primer o segundo país del mundo en tendido de líneas de alta velocidad no merece ni una sola palabra! Supongo que al poner el foco en la integración europea y los grandes corredores, como el Lisboa-Kiev (de incierto futuro), se pierde la perspectiva de las redes nacionales. Pero es que precisamente el mercado de la alta velocidad no está en la muy larga distancia, donde el transporte aéreo tiene una clara ventaja, sino en las redes nacionales. Cuando Giuntini repasa los proyectos europeos del TEN-T o los *White Paper* de 2001 y 2011, uno no puede evitar una cierta sensación de fracaso; sobre todo si comparan esas cifras con las realizaciones. Desde una perspectiva española es ineludible pensar que quienes más en serio se tomaron esta fiesta fueron quienes no estaban invitados a ella. En fin, cabe preguntarse si la *hidden integration* postulada desde este artículo es algo más que una declaración de buenas intenciones.

El que, a mi juicio, es el trabajo más valioso del libro está firmado por cuatro investigadores portugueses y uno español: Luis Espinha da Silveira, Daniel Alves, Nuno Miguel Lima, Ana Alcântara y Josep Pujol. Su propósito es medir la influencia del ferrocarril sobre el crecimiento urbano de Portugal con técnicas econométricas basadas en un sistema de datos georeferenciado, GIS. La unidad de medida es la *freguesía*, unas 4.000 en todo el país. Según parece, se trata de una unidad administrativa con contornos no siempre bien definidos pero cuyo número se mantiene a lo largo del período de estudio (1801-1930) lo que supone una importante ventaja. En todo caso, sólo por este dato se comprende

que este trabajo sea abordado por un equipo, pues sólo el vaciado de la información –censos de población y accesibilidad en cada *freguesía*– es más que suficiente para agotar la capacidad de trabajo de una sola persona; incluso tratándose de un país pequeño como Portugal. Los resultados se encuentran en la línea de otros. En resumen, el equipo descubre una relación positiva y –en principio– causal entre ferrocarril y crecimiento urbano. Pero los bajos coeficientes de correlación ponen de manifiesto que debieron de existir otros factores. Tanto es así que la principal conclusión de los autores es que, en realidad, el ferrocarril parece haber reforzado las desigualdades territoriales del país.

La segunda parte del libro, *Rede ferroviária, Estações de Caminho de Ferro e Espaço Urbano*, consta de dos trabajos. El primero, y el único escrito en español en todo el libro, se titula “Incidencia de la red ferroviaria en la ciudad de Valencia (1852-2011) Visión del pasado y proyecto de futuro” y está firmado por Inmaculada Aguilar Civera. Creo que este estudio podría haberse cerrado perfectamente en 1934, pues lo que se dice del franquismo y la Transición (hasta bien entrado los ochenta) es prácticamente nada, y lo que se añade en las tres últimas páginas sobre los últimos 30 años, a propósito de los tranvías, el metro, la futura Estación Central y el AVE, queda descabalgado. La pequeña megalópolis que es la Valencia actual poco tiene que ver con la gran capital de provincias que era en los años treinta. Más allá de ese exceso, el trabajo de Aguilar es de una notable solvencia. Valencia es un caso interesante por la confluencia de seis líneas ferroviarias, del puerto y la misma presencia de una rica comarca agrícola. El modo en el que el ferrocarril vino a resolver los problemas

de transporte, pero también condicionó fuertemente la estructura urbana de la capital, constituye un asunto esquivo pero de gran interés. Aguilar hace un repaso de las soluciones propuestas sobre la ubicación de las distintas estaciones, unas realizadas y, otras muchas, no. Su lectura pone de relieve los problemas del trazado urbano en su compleja relación con el ferrocarril

Las dos organizadoras de esta monografía, Marga Pinheiro y Ana Cardoso, presentan un interesante estudio titulado “O progresso na cidades. As gares ferroviárias. –da modernização urbana à prática de engenharia”, que trata sobre el papel desempeñado por las estaciones ferroviarias en el urbanismo luso. Un papel complejo que, en primer lugar, depende de la cronología. Las estaciones se ubicaron con preferencia cerca o lejos del centro de las ciudades según la importancia que la sociedad las concedía en cada momento, y lo que de ellas esperaba. Las estaciones actuaron como iconos (*phares* o *land marks*) en el desarrollo de nuevos barrios, en la popularización de nuevos estilos y en el empleo de nuevos materiales y técnicas constructivas. El texto presentado resulta ameno e interesante, y constituye una de las aportaciones más valiosas del libro, tanto por lo que supone de investigación propiamente dicha como por su capacidad pedagógica.

Si las dos primeras partes de este libro se justifican una en la otra, la tercera me parece más discutible. Se titula *História e memória ferroviária* y consta de dos textos breves –quince páginas cada uno–, que abordan lo que podríamos calificar como “vertiente social” del ferrocarril. El primero, cuya autora es Joana Dias Pereira, se titula “Os ferroviários e a comunidade

operaria do Barreiro”. Es un estudio sobre los trabajadores ferroviarios de Barreiro, pequeña localidad situada al sur del Estuario del Tajo en la que en 1861 se ubicó la estación terminal de la línea del sur de Portugal, y que 150 años más tarde acogería el congreso del que salió esta publicación. El trabajo de Dias Pereira estudia la estructura de este grupo social sirviéndose, entre otras fuentes, de registros matrimoniales. En particular, su trabajo explora las modalidades de recomposición de la clases trabajadoras durante los ciclos de agitación social de 1910-1920.

Finalmente, Vanessa Almeida presenta un texto titulado “Quando a fuga foi a guerra – histórias de ferroviários”. Se trata de la biografía de dos trabajadores ferroviarios de Barreiro, Manuel Firmo y Manuel Boto, esperantistas, sindicalistas, soldados republicanos en la guerra civil española, presos y exiliados. Sus historias personales son, sin duda, interesantes, y más de un lector juzgaría este trabajo como el más interesante del libro. Pero no me parece adecuada su inclusión. Seguramente el problema es mío, y se llama Academia.

*História, Património e infraestruturas do Caminho de Ferro* es un libro demasiado ecléctico. Quizás hubiera sido mejor no publicarlo y dirigir los distintos trabajos por otros canales. Por un lado, hacia las revistas científicas de alto nivel donde, sin duda, tienen cabida algunos de los estudios aquí presentados. Por otro, hacia las revistas profesionales sin mayor valoración académica pero muy útiles para la docencia y el debate. Finalmente, también habría cabida para las publicaciones vinculadas a la memoria histórica, cuyo desarrollo ha sido notable en los últimos tiempos, y que probablemente seguirá creciendo. El problema es que la amalgama

de materiales tan diversos resta más que suma. A veces el todo es menos que la suma de sus partes.

Rafael Barquín

UNED