



El ancho de vía en los ferrocarriles españoles. Desde Espartero a Alfonso XIII

Autor: Jesús Moreno Fernández
Editorial: Toral Technical Trades, S.L. (Madrid)
Año: 1996
ISBN: 84-605-4510-5
Páginas: 271

La elección de un ancho de vía distinto al que ya estaba tendido hegemónicamente en el resto de Europa supone, probablemente, la peculiaridad más desconcertante de la historia ferroviaria española. A pesar de ello, los historiadores ferroviarios lo hemos tratado con un cierto distanciamiento. Tal vez porque resulta difícil aceptar que aquellos contemporáneos que no dejaron de clamar que el ferrocarril era un instru-

mento capital para modernizar la economía, optaran, a la vez, por aislar a la red española de la europea.

Cabe recordar que la Comisión Subercase justificó dicha decisión en el *Informe* que rubricó el 2 de noviembre de 1844 únicamente por estar segura de que los avances logrados en exclusiva en las locomotoras de vapor de vía ancha se habían impuesto ya en el sistema ferroviario, y, por consiguiente, carecía de lógica levantar una red nueva con un ancho que tenía los días contados. A su juicio, dichos perfeccionamientos hacían posible, asimismo, incrementar la producción de vapor, sin encarecer considerablemente los gastos del establecimiento, y aumentar, por tanto, la velocidad, lo cual en el caso de España era oportuno para salvar las rampas de diez milésimas – las más elevadas aceptadas por la norma – sin que esta se redujera notablemente.

En *Historia de los ferrocarriles españoles*, primera monografía general ferroviaria, Francisco Wais consideró el quebranto de vía como una dificultad para las relaciones internacionales. Sin embargo, lo defendió asumiendo los mismos argumentos del informe de 1844; los cuales compendió, asimismo, bajo la denominación “razones técnicas”.

Posteriormente, Ramón Cordero y Fernando Menéndez en el “Sistema ferroviario español” (parte II de *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, obra dirigida por Miguel Artola en 1978), además de considerar un acierto el establecimiento de un ancho de vía mayor, modificaron el sentido de las “razones técnicas” del *Informe* de 1844 al

darle, por primera vez, el único significado específico de “salvar el accidentado relieve español”. Aunque no demostraron este aserto, su condición de primer ensayo realizado con fundamentos académicos fue determinante para que se consolidara como axioma dominante sin ser discutido.

Así quedó resuelto el tema y, desde entonces, el dilema del ancho de vía ocupó un lugar marginal en el debate historiográfico. Nadie se preocupó de estudiarlo hasta que Jesús Moreno Fernández publicara en 1996 *El ancho de vía en los ferrocarriles españoles. Desde Espartero a Alfonso XIII*.

Lo primero que se debe subrayar es que la actividad profesional de Moreno, ingeniero industrial, se desarrolló extramuros de la investigación académica ya que se circunscribió en exclusiva al trabajo que realizó en Renfe en tareas vinculadas con la seguridad en la circulación. Como él explicaba, fue su inquietud lo que le llevó a leer el *Diccionario razonado de los ferrocarriles españoles* (1869), y, como consecuencia de ello, a emprender la aventura de averiguar por qué se había cometido tal despropósito.

Tuvo claro, desde el primer momento, que debía indagar sobre los orígenes más remotos, ejercicio que acometió con los fondos del AGA y del archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, así como con numerosas monografías custodiadas en el British Council de Madrid y en las bibliotecas de la Escuela de Ingenieros de Caminos y de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Y no es esta una cuestión baladí ya que su primer fruto, “Prehistoria del ferrocarril”, publicada por fascículos en

la revista *Vía Libre* entre 1983 y 1986 – y recientemente reeditada por la misma fundación – le dio, además de una portentosa erudición, un original marco interpretativo que habrá de subrayar en la monografía objeto de esta reseña. A saber, claramente inspirado por el darwinismo, coligió que, siendo varias las líneas evolutivas que recorrió el ferrocarril, no se impuso la más avanzada tecnológicamente, sino aquella que reunió mejores condiciones para adaptarse a los cambios que trajo consigo la Revolución Industrial inglesa durante el último cuarto del siglo XVIII y el primero del XIX.

Ello explica que primero historiara el caso del ancho de vía, tanto desde un punto de vista técnico como institucional. Y, en particular, mediante un riguroso análisis, escrutara la “guerra de los anchos”, es decir, cómo se unificaron definitivamente los existentes en Reino Unido en el *normal* (1,44 metros). Así pudo averiguar que la comisión creada por la Cámara de los Comunes, a raíz de una moción presentada por Richard Cobden, si bien recomendó diferentes anchos intermedios de entre los existentes, aunque se declaró incapaz de elegir uno concreto, propuso la unificación en el ancho *normal*, que el Parlamento británico sancionó, posteriormente, porque era el dominante. La indagación hizo evidente que los ingenieros británicos no compartían un criterio técnico común.

Una vez fijado el contexto en el que se debía tomar la decisión en España, Moreno pasó a estudiar dicha cuestión en la segunda parte de la obra, que contiene su principal aportación. Lo primero que reveló es que la Comisión

Subercase elaboró el *Informe* de 1844 limitándose a copiar literalmente las disposiciones francesas existentes, excepto en tres cuestiones técnicas: el “radio mínimo de las curvas”, el “límite de las declividades” y el “ancho de vía”. Gracias a ello, Moreno fue capaz de reconstruir convincentemente el proceso heurístico mediante el cual llegó a proponer un ancho distinto. Demostró, así, que Juan Subercase tenía una idea preestablecida al respecto que era fruto de su aproximación libresca al ferrocarril: la vía ancha reunía las ventajas suficientes para compensar los perjuicios derivados de desconectarse de la red europea de ancho *normal* que se estaba ultimando, proceso ya irreversible desde la promulgación de la ley francesa de 11 de junio de 1842, y del quebranto de las redes. Más que una idea, era un dogma que construyó, ciertamente, a través de la lectura de un número muy reducido de tratados ferroviarios desfasados: siguiendo la teoría del ingeniero francés C. J. Minard de que el tráfico importante era el de corto recorrido, depreció el tráfico internacional; y, fundamentándose en varias teorías francesas, sobre todo, en la de F. Tourneux, infirió que la vía ancha estaba desplazando irreversiblemente a la *normal*.

Por otro lado, Moreno descubre también que Juan Subercase, aunque lo omitiera en el *Informe* de 1844, estaba persuadido de que el relieve ibérico exigía contar con locomotoras muy potentes para salvar las numerosas rampas que habría que tender, muchas de las cuales superarían la cota de las 10 milésimas. Pero, como en el caso previo, mediante una lectura errónea del tratado de F. M. G. Pambour sobre las

locomotoras de vapor, único que utilizó, concluyó que este condicionante solo se podía resolver aumentando la vaporización ya que con ello se lograba, asimismo, un mismo efecto de la potencia, para lo cual resultaba necesario un ancho de vía mayor que acogiera calderas más grandes. Pero lo cierto era que este aumento de la potencia solo se obtenía mediante un incremento de la presión, resultando, por tanto, indiferente el ancho de vía.

Vista así las cosas no cabía otra posibilidad en 1844 que la comisión, dominada completamente por Juan Subercase, tomara otra determinación que implantar un ancho mayor que el *normal*. Solo le quedaba decidir cuál. Y ante la imposibilidad de encontrar un criterio técnico en el que apoyarse, Moreno se muestra seguro de que no tuvieron otra ocurrencia que hallarla mediante la media aritmética de los cinco anchos que, a su vez, había considerado la comisión inglesa.

En definitiva, Moreno hizo evidente que, a pesar de que es cierto que cuando se abordó en España esta cuestión no estaba totalmente finiquitada y que, por tanto, entraba dentro de lo posible llegar a cualquier resolución, la elección de un ancho de vía mayor fue el resultado de una serie de errores cometidos, fundamentalmente, por Juan Subercase. Y la elección del ancho 1,67, o la “mágica cifra”, como él la denomina, fue consecuencia de una “ingeniosa” solución ante la falta de una solución “ingenieril”.

A continuación, Moreno demuestra cómo, a pesar de todo, esta opción no tuvo ganada la batalla definitivamente hasta la promulgación de la ley general

de 1855 ya que en algunos de los primeros intentos de construcción de líneas y en el proyecto de ley nonato de Mariano Miguel de Reinoso se optó por el ancho *normal*. Pero, a la postre, ello reforzó aún más el empecinamiento de Subercase, quien, contando con un apoyo numantino de los gobiernos de Federico Roncali y Francisco Lersundi, así como de los ingenieros, consagró su despropósito en la ley de 1855.

Esta segunda parte de la monografía acaba con un epígrafe donde Moreno explica con total solidez la nula influencia que tuvo el “mito estratégico” – tender un ancho mayor para evitar o dificultar una invasión francesa – en dicha decisión y cómo se construyó el mismo. Ejercicio muy recomendable ya que todavía tiene una cierta presencia en algunos de los relatos existentes. La tercera parte de la monografía es dedicada por Moreno al estudio de todos los intentos malogrados de estrechamiento de la vía llevados a cabo durante el reinado de Alfonso XIII, a quien atribuye su impulso. Sin duda es la menos interesante, debiéndose destacar la rotunda negativa de las dos grandes compañías a ello y quedando pendiente explicar por qué el monarca tuvo tanto interés en tal fin ya que la explicación dada de que se debió a su regeneracionismo resulta poco convincente.

En 2021 se cumplen 25 años de la publicación de *El ancho de vía* sin que nadie haya vuelto a tratar el tema, circunstancia que mantiene esta monografía como la única investigación dedicada a

tal cuestión. Pero no es esta soledad lo que le da su vigencia ya que continúa siendo modélica y veraz en su objetivo central. Porque, en efecto, demuestra que la elección del ancho español fue una decisión debida a una errónea interpretación de aspectos básicos de la explotación ferroviaria por parte de aquel que recibió el encargo de diseñar el sistema de transporte que debía cambiar la sociedad y la economía española. Pero, también, que fue posible por el desdén con el que los políticos que dirigían el país trataron el ferrocarril al dejar, incomprensible, en manos de Juan Subercase dicha decisión, así como el resto, sin ningún tipo de control. Aun con todo, fue peor que el empecinado mantenimiento de sus ideas, cuando todas ellas eran aún menos defendibles, se impusiera gracias a una necedad impropia de unos políticos y técnicos que decían pretender conducir España hacia la modernidad. Visto desde ahora resulta evidente que compromete aquellos axiomas que, mantenidos por todos nosotros, no dudan en atribuir a la sociedad decimonónica una férrea decisión modernizadora. Tal vez por ello la monografía de Moreno haya sido incorporada a los posteriores ensayos de una forma un tanto esquiva y no se haya hecho un estudio de las consecuencias que ello representó para la economía española.

Miguel Muñoz Rubio
Fundación de los Ferrocarriles Españoles
mmunioz@ffe.es