



Renfe (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público

Autor: Miguel Muñoz Rubio

Editorial: Ediciones Luna/ Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Madrid)

Año: 1995

ISBN: 978-8486618070

Páginas: 398

La historia ferroviaria es parte importante de dos capítulos de la Historia Económica: de una parte, la historia del Transporte; de otra parte, la historia de la Revolución Industrial. Puede decirse que la historia ferroviaria es a la Historia del Transporte lo que la Revolución Industrial es a la Historia Económica. En realidad, la historia ferroviaria constituye una encrucijada histórica, donde

confluyen trayectos tan dispares como la máquina de vapor, la minería, la industria del carbón, la siderurgia, las obras públicas, la urbanización, la segunda revolución comercial, la finanza, la banca, la bolsa de valores, el derecho mercantil y un largo etcétera. Los grandes estudiosos del crecimiento económico, como Schumpeter o Rostow, consideraron al ferrocarril como el pivote, la culminación y la esencia de la Revolución Industrial. Se da incluso el caso de que se haya premiado con el Nobel a un estudioso, Robert Fogel, por su trabajo en este campo. Nada tiene de extraño, por tanto, que entre los historiadores de la Revolución Industrial y la modernización económica se den casos de parcialidad y entusiasmo por la historia del ferrocarril; en España, uno de nuestros más destacados y entusiastas historiadores ferroviarios es Miguel Muñoz Rubio, el autor del libro que aquí comentamos.

La historia ferroviaria de España abunda en incógnitas y paradojas. Quizá la más llamativa de éstas sea el hecho de que, pese a ser España un país cuyas características geográficas (relieve montañoso, carencia de ríos navegables) harían suponer que el ferrocarril contribuyera muy señaladamente a su desarrollo económico y fuera, por tanto, al menos en sus primeras etapas, una empresa muy rentable, esto no fue así. El éxito de las investigaciones de Fogel acerca de la contribución del ferrocarril al crecimiento económico de Estados Unidos hizo que sus métodos fueran aplicados a otros países y España no pudo ser menos. Pero los cálculos fogelianos del ahorro social – aproximadamente, la contribución del

ferrocarril al desarrollo económico – produjeron resultados muy inciertos en España: la horquilla de posibles estimaciones era tan ancha que no permitía afirmar nada con plena seguridad. Lo que sí sabemos es que, después de despertar optimismos desmesurados en las primeras décadas de construcción (1840-1860), las compañías ferroviarias tuvieron, primero, una debacle económica a mediados de la última década citada y, años más tarde, recobrada una cierta normalidad, las maltrechas compañías supervivientes nunca pudieron competir en resultados con otros sectores como ciertas ramas de la agricultura (horticultura, vid, olivo, frutales), la banca, los seguros, la naciente industria química, la textil, la minera, etc. Esto, por lo que se refiere al último cuarto del siglo XIX. Las cosas no mejoraron con el nuevo siglo y empeoraron decididamente con la Primera Guerra Mundial. La guerra produjo un aumento de los beneficios durante unos pocos años, pero el aumento de la actividad que el crecimiento de las exportaciones trajo consigo a medio plazo causó tal destrozo en material rodante, vías e instalaciones, que los menguados beneficios anteriores no bastaron a reponer el equipo destruido. En las dos décadas siguientes, los ferrocarriles españoles a duras penas cumplieron su papel en condiciones muy precarias.

Nuestros ferrocarriles nacieron con algunos defectos iniciales que quizá contribuyan a explicar la paradoja antedicha. Uno muy señalado por historiadores y periodistas es el haberse impuesto por decreto una anchura de vía (los famosos seis pies castellanos) mayor que la que se impuso en Europa, y que se

estimaba necesaria para soportar el mayor tamaño de las locomotoras, pues se pensó que la superior tracción que lo montañoso del terreno español requería exigía ese mayor tamaño. Más tarde se advirtió que las locomotoras de potencia normal eran suficientes, pero para entonces ya se había construido demasiado tendido y corregir el error resultaba muy costoso. El diferente ancho de vía fue un serio problema para el transporte y el comercio internacional, de lo que resultó un gravamen extra para las compañías. La infraestructura también adoleció de graves defectos desde el principio, a causa de sistema de subasta de concesiones, que hacía que las compañías presupuestaran muy bajos costes de construcción para ganar los concursos. Si a esto añadimos los vaivenes del negocio a que antes me referí, y que no invitaban a hacer grandes esfuerzos y dispendios en un sector de porvenir tan incierto y de resultados tan modestos, comprenderemos que las compañías operaran habitualmente con material e infraestructuras anticuadas y defectuosas.

Otro problema de nuestros ferrocarriles reside en la geografía humana de la península ibérica, que es la mayor de las tres grandes penínsulas mediterráneas y la más compacta de forma, de modo que Madrid está mucho más lejos del mar que Roma o Atenas. La población española es mucho más densa en las costas que en el interior (salvo Madrid), de modo que para llegar de las grandes ciudades costeras a Madrid el ferrocarril tiene que recorrer grandes distancias muy poco pobladas. Esto añade otro sobrecoste, además del ancho de vía, para las compañías. Se ha dicho

(Jordi Nadal) que este sobrecoste se debe a la estructura radial adoptada en beneficio, supuestamente, de Madrid. No es cierto. Basta mirar mapas ferroviarios de Francia o Inglaterra para ver hasta qué punto constituyen Londres o París (mucho más excéntricas geométricamente que Madrid) el núcleo de las respectivas redes de transporte. Al estar Madrid en el centro casi geométrico del país, es natural y económico que la vía de una ciudad costera mediterránea a una atlántica, por ejemplo, pase por Madrid, no por Guadalajara o Salamanca. El problema, por tanto, no es la radialidad de la red, sino la distribución de la población en la Península.

Por todas estas razones, las compañías ferroviarias, de las que las dos mayores, Ferrocarriles del Norte y Madrid-Zaragoza-Alicante, operaban en conjunto el 60% del tendido de vía ancha, necesitaron cuantiosas subvenciones del Estado desde el final de la Guerra Mundial, y pronto empezaron a clamar para ser rescatadas, mediante indemnización, por supuesto. A pesar de la creciente competencia del automóvil y el camión, la red ferroviaria prestaba un servicio público insustituible, razón por la cual el Estado español, tanto bajo la Dictadura de Primo de Rivera como bajo la Segunda República, fue interviniendo cada vez más en las compañías ferroviarias al tiempo que acrecentaba las subvenciones, sin que ningún gobierno tomara la decisión de nacionalizar la red de una vez. Debe recordarse que aunque el caso español quizá fuera más serio, cosas parecidas estaban sucediendo en otros países europeos: Italia, Alemania, Portugal y Francia, por este orden, habían nacionalizado todas

o la mayor parte de las empresas ferroviarias antes de la Segunda Guerra Mundial. El Reino Unido lo hizo definitivamente en 1948, aunque ya había puesto los ferrocarriles bajo el control del Estado durante las guerras mundiales. Hay que reconocer que el sector del ferrocarril tiene demasiados rasgos de servicio público como para pensar que pueda dársele el mismo trato que a un grupo de empresas en régimen de libre competencia.

Si los ferrocarriles españoles se arrasaron precariamente, siempre víctimas de su situación deficitaria durante los años de entreguerras, la guerra civil los redujo a una total postración. Tanto el tendido como el material rodante, incluso los edificios, quedaron en un estado casi inservible en muchas regiones después del desgaste y la violencia a que se vieron sometidos en ambas zonas durante la guerra. Ante esta situación, la dictadura de Franco decidió nacionalizar el sector, cosa que hizo en dos tiempos. Una ley de 1939 sometió a las empresas ferroviarias al control del Estado en todo lo relativo a la gestión. Año y medio más tarde, la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y Transporte por Carretera, de 24 enero de 1941, creaba una empresa pública, Renfe (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles), que se hacía cargo de las compañías por medio de una indemnización y asumía, en nombre del Estado español, todo lo relativo al transporte ferroviario. El libro que estamos comentando narra esta historia: los orígenes y desarrollo de Renfe desde su fundación hasta 1991.

El libro tiene su base en la tesis que Miguel Muñoz presentó en la Universidad

Autónoma de Madrid bajo la dirección de Esperanza Frax Rosales y está basado en una minuciosa investigación en los archivos del Ministerio de Hacienda, en los de la Administración General de Estado en Alcalá de Henares, en los de Renfe que se encuentran depositados en la Fundación de los Ferrocarriles, que a la postre patrocinaron el libro, y en muchas otras fuentes primarias (y por supuesto, también secundarias) que sería tedioso enumerar aquí. El libro contiene un valiosísimo apéndice estadístico, sobre el que se sustentan muchos de los análisis cuantitativos que allí se contienen. Merece la pena mencionar que el autor, con la colaboración de otro investigador incondicional del ferrocarril, Javier Vidal Olivares, y de otros dos prestigiosos historiadores económicos, Francisco Comín y Pablo Martín Aceña, publicó tres años más tarde (1998), en dos lujosos tomos y también con el patrocinio de la Fundación de los Ferrocarriles españoles, una obra titulada 150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles en cuyo segundo volumen se sintetiza el contenido de la historia de Renfe que aquí estamos glosando.

La historia de Renfe es la de una profunda evolución desde un sector omnicompreensivo pero obsoleto y descapitalizado hasta lo que es hoy el ferrocarril español: un sector que ocupa un nicho en el mercado de transporte, y que lo hace de una manera mucho más variada, flexible y tecnificada que en los primeros años de la compañía. Como señala Miguel Muñoz en sus conclusiones, “la evolución de los ferrocarriles españoles [...] ha respondido [...] a la evolución general de la sociedad” (p.

257). Y, podríamos añadir, ésta ha respondido a la evolución de la economía, la demografía, y la tecnología. Y aún podríamos sumar un factor más: la política. En efecto, durante sus primeros años, Renfe se limitó a hacer las inversiones necesarias para permitir que el sistema ferroviario siguiera prestando sus servicios a un ritmo y de un modo muy parecidos a los que predominaron en el período anterior a la guerra civil. Los que tenemos una cierta edad recordamos aún aquellos convoyes lentos, desvencijados, de los años 50, incómodos y ruralizados, que nos transportaban con retraso indefectible de un punto a otro de España. Hablo con conocimiento de causa, porque yo hice parte de mi servicio militar en Badajoz, y recuerdo haber compartido más de una vez habitáculo, en mi trayecto de ida y vuelta a Madrid, no sólo con acompañantes humanos, sino también con ejemplares volátiles y silvestres: gallinas y conejos, hablando en plata, todo ello amenizado con botas de vino, hogazas de pan, algún ajo, y grasiento salchichón, envuelto en papel de periódico y quirúrgicamente rebanado con navaja albaceteña. Habían pasado casi veinte años, pero en los trenes de Renfe todavía perduraban el ambiente y los aromas de la postguerra.

Pasados aquellos primeros años, la modernización del ferrocarril corrió *pari passu* con la de la sociedad española (aunque al parecer, yo ya no he vuelto a recorrer aquel trayecto en ese medio, los trenes de Extremadura conservan hoy su encanto tradicional: asientos de pino centenario, raíles decimonónicos y velocidad decididamente *infrasónica*): el automóvil y la carretera com-

pitieron con éxito en los trayectos medios para el transporte tanto de pasajeros como de mercancías, dejando para el ferrocarril los trayectos largos y las cercanías, éstas casi exclusivamente para pasajeros. A ello se adaptó el ferrocarril, ofreciendo mayor confort (asientos mullidos, raíles de acero, aire acondicionado, vagones restaurante-cafetería, radio y cine, etc.), mayor velocidad, puntualidad acrisolada, abandono de la caldera de carbón y adopción de los motores diésel y eléctrico, y, consecuencia de todo esto y de los frecuentes desdoblamientos de vía, de los frenos tipo Westinghouse, y de las revisiones frecuentes, una seguridad mucho mayor. Todo esto tuvo un coste que probablemente no hubiera podido sufragarse por las empresas privadas. La razón de la nacionalización de los ferrocarriles en España y en el resto del mundo, es que hoy son vistos generalmente como un servicio público esencial que el Estado garantiza y costea en gran parte. Los datos que brinda el libro nos permiten hacernos una idea del esfuerzo que la sociedad española hizo por la modernización del ferrocarril. Comparando las cifras que nos brinda el cuadro de la p. 250 con las estimaciones de Carreras, Prados de la Escosura y Rosés en el volumen III de las Estadísticas Históricas publicadas por el BBVA, resulta que las aportaciones del Estado a Renfe en los años 1988-90 estaban en torno al 0,6 % de la Renta Nacional. La cifra no es nada despreciable.

La importancia de la política es evidente en todo esto. Fue con la llegada

del “desarrollismo” (la segunda mitad de la larga dictadura franquista en la que el Plan de Estabilización de 1959 desempeña el papel de divisoria) cuando se llevaron a cabo los planes de modernización tanto de la estructura empresarial como de la técnica y material. Otra divisoria, por supuesto, es la constituida por el fin de la dictadura y la transición a la democracia. En materia ferroviaria hubo también una transición hacia una nueva estructura de Renfe y una decisión consciente de renovar la estructura del transporte ferroviario español en un sentido de flexibilidad y complementariedad, con una especialización en los trayectos largos y cortos que antes vimos y una decisión clara en favor de la velocidad y el confort. En esta materia merece la pena mencionar los dos tipos revolucionarios de trenes que se introdujeron en España en el período modernizador: uno español el Talgo, y otro francés, el tren de alta velocidad, el TGV galo (Train de Grande Vitesse), al que se dio el acertado nombre de AVE (Alta Velocidad Española).

Todas estas cosas, y muchas más, encontrará el lector en el libro de Miguel Muñoz y en su secuela, 150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles. Ambos se complementan y a ambos los recomiendo vivamente.

Gabriel Tortella
 Universidad de Alcalá, Emérito
 Colegio Libre de Eméritos
gtortella@yahoo.com