



*Les réseaux Européens
transnationaux XIXe-XXe siècles:
quels enjeux?*

Editores: Michèle Merger, Albert Carreras y Andrea Giuntini

Editorial: Ouest Éditions

Año: 1995

ISBN: 2-908261-54-5

Páginas: 431

El pasado año, de infausta memoria, se cumplían veinticinco años de la publicación del libro cuya información básica encabeza estas líneas. Fue dirigido por Michèle Merger, Albert Carreras y Andrea Giuntini; lo cual, dicho sea de paso y amablemente, es coherente con las palabras finales del título: retos, desafíos... pues es algo que define a los tres y que han hecho como consigna de su vida: abordar retos, afrontar desafíos y hacerlo con buen ánimo.

Hoy no podría decirse esto, al menos en España, pero... ¡es un libro de actas!, y,

sin embargo, es un gran libro – no son conceptos opuestos – que reunió una espléndida nómina de autores. Recoge las actas del congreso internacional que se celebró en San Miniato (Italia) en 1993 bajo el tema: *Les réseaux Européens transnationaux XIXe-XXe siècles. Nouvelles approches sur la formation d'un système transnational de transports et de communications*, congreso que a su vez preparó la sesión B8 del 11.º Congreso de la Asociación Internacional de Historia Económica que se celebró en Milán al año siguiente. Si bien conviene precisar que no todos los trabajos presentados en Miniato llegaron después al libro.

Los trabajos aquí recogidos, fueron el resultado de cuatro años de estudio en un proyecto en el que colaboraron dos grandes instituciones de investigación: el Instituto Universitario Europeo de Florencia y el Institut d'Histoire Moderne et Contemporaine (CNRS Paris) y eso se nota. Se contó con la participación como invitados de François Caron, Rainer Fremdling, Stephen Salisbury y Daniel Headrick. Y se abordaron una gran amplitud de temas, pues el concepto de redes es extenso, y porque no se desdeñaron las cuestiones teóricas al estilo de la función que estas redes desempeñan en la configuración de un territorio o al papel que desplegó y despliega el ferrocarril como instrumento uniformizador y de estandarización en la difusión de nuevas tecnologías en el sector transportes. Desde esta perspectiva, conviene también recordar la oportuna advertencia que efectuó Elena Cefis en su texto, cuando mostró los problemas que dificultan la internacionalización de la red europea y la uniformización técnica, y que están

asociados a las rivalidades tecnológicas, tal y como se ha puesto en evidencia con las pugnas francoalemanas ante el desarrollo de las redes de alta velocidad en Europa.

Uno de los objetivos de tan ímprobo desempeño fue el de ofrecer, a quienes toman decisiones en las altas esferas políticas y económicas, así como a investigadores y centros de investigación, un buen instrumento de trabajo. Que luego no digan aquello de que no contábamos con información o nadie nos dijo nada... El balance que hoy podemos hacer, a este respecto, es probablemente el de que, para desgracia de todos, se lee muy poca Historia. Y esto debe servirnos para redoblar esfuerzos y tratar de difundir, como sea preciso, el resultado de nuestras investigaciones de largo plazo. Europa sigue siendo la misma y sus problemas de fondo muy similares y en la toma de decisiones, muchas veces parece que se actúa como a ciegas, sin saber... pero sabemos mucho: de éxitos y de fracasos, de buenas y de malas decisiones, de la cooperación y sus ventajas, del impacto enorme de las infraestructuras sobre el territorio, la economía, sus gentes... y de sus costes y procedimientos de financiación, de la necesidad de mirar a largo plazo y no actuar con criterios cortoplacistas o que solo tienen en cuenta un determinado tipo de rentabilidad, de la importancia de estudiar con profundidad cada decisión de inversión en infraestructuras, tratando de ver todos los datos y variables del problema, sus extremos, sus efectos en primera instancia, pero también en segunda, o tercera... Porque unas infraestructuras pensadas para los Estados-Nación de la Europa del XIX no tienen fácil encaje

en una Unión Europea, por poner un ejemplo bien próximo; si bien las barreras más graves para esa integración fueron las generadas por las diferentes técnicas empleadas y los condicionantes originados por la ausencia de estandarización a escala amplia. Como resumía Caron, esta obra dio respuesta a tres grandes cuestiones: cómo superar los obstáculos a la integración de las redes; cuáles deben ser esas dinámicas de integración, independientes o más allá de los factores políticos y, por último, y más específicas, cuáles los condicionantes tecnológicos que en cada momento determinaron/an las posibilidades de esta integración y sus límites.

El libro cuenta con tres grandes apartados, para dar contenido a mis palabras anteriores, que abarcan tanto sectores y países, como épocas e instituciones; y además unas acertadas conclusiones que realizaron cada uno de los maestros invitados a quienes me refería antes. Estos apartados, a su vez, constaban de tres capítulos cada uno, con distinto número de trabajos.

El primero de los apartados trató sobre la constitución de las grandes redes y tenía capítulos para las vías de comunicación, el transporte de la energía y la estructuración del espacio europeo, en parte abordado desde un texto muy interesante sobre el desarrollo de la red europea de transporte aéreo en los vitales años de 1920 a 1970. En este último trabajo, que firmaban Dierickx y Lyth, se reconstruía cómo se articularon los ejes de tráfico aéreo europeo: primero el de Londres-París-Amsterdam (1930) y, después de la II Guerra Mundial, se asistió a la ampliación del eje: primero con un sentido Este-Oeste y más tarde claramente Norte-Sur. Ya en la década

de 1960, la red aérea se desarrolló e hizo más accesible y *cercano* el espacio europeo, por ello la fuerte densidad de la red a partir de 1950-1960 reflejó el proceso de reconstrucción económica europea y el desarrollo del turismo de masas. Los mapas finales realizados en los cortes de diez años entre 1930 y 1970 son visualmente muy expresivos. La red de gas y su gestión en la Europa Occidental a partir de los años sesenta fue estudiada por Beltran y Williot y el origen de la gran interconexión eléctrica de Francia con el resto del continente hasta 1946 por un especialista como Bouneau.

El segundo apartado versó sobre un tema bien complejo: cómo surgen esos grandes ejes que vehiculan el espacio europeo y el papel de la intermodalidad en ello. Se estructuraba también entorno a tres capítulos. Uno primero, que hace el cuarto del libro, con un par de análisis de caso para estudiar proyectos y realizaciones en relación con las relaciones telegráficas internacionales de España y la unión de los ríos Rhin y Ródano en un análisis de largo plazo (1834-1991) que realizó la propia Michèle Merger sobre un viejo y ambicioso proyecto de navegación interior, hoy de nuevo en el olvido, quizá por la falta de entusiasmo que el proyecto siempre ha provocado por el lado francés, como reflejara su autora. Un segundo con dos textos sobre el proceso histórico de constitución de un gran eje modal para la unión de Gran Bretaña con el continente que contempla el gran túnel bajo el Canal de la Mancha. Sobre el particular de su construcción Headrick se preguntaba hasta qué punto su éxito tuvo que ver

con la formación de la Comunidad Europea y el ingreso de Gran Bretaña y después de Portugal y España en ella. Sobre todo, al comprobarse todos los fracasos anteriores que había cosechado esta misma idea. Hoy, veintiséis años después de la publicación de esta obra, asistimos todavía atónitos al Brexit y la incertidumbre política que ocasiona, a la par que observamos un nuevo ejemplo del impacto invencible de infraestructuras que configuran vínculos muy fuertes, imposibles de aparcarse por personas e ideas inevitablemente pasajeras. Al tercero de los capítulos de esta segunda parte, sobre sistemas intermodales, me referiré más adelante pues los dos trabajos fueron realizados por investigadores españoles.

El tercero, y último de estos grandes apartados, trató sobre la explotación de las redes. Seguía la misma estructura que los dos anteriores, es decir, contaba con tres capítulos que albergaban dos estudios cada uno. El primero de estos, al que ya nos hemos referido más arriba, abordaba la cuestión espionosa de las tensiones que suscita en redes transnacionales su integración técnica. Los trabajos fueron realizados por Douglas Puffert y por Elena Cefis. En el segundo se abordaban problemas concretos de cooperación internacional y se recogían los trabajos de Magda Pinheiro y Javier Vidal, nos referiremos a ellos al final. El tercero, hace el número nueve de los capítulos, lleva por título “Los flujos” y recoge dos trabajos, uno muy interesante de Alberto Schram que analizó los tráficos ferroviarios transfronterizos de Italia, y el último, firmado por Dou-

glas Farnie, sobre el Canal de Suez: interesante, bien documentado y con buenas conclusiones a extraer por quienes pretenden aprovechar fiscalmente una infraestructura esencial.

Como se ha adelantado el libro contó con destacada representación hispano-lusa. Un total de cinco trabajos tuvieron por objeto de análisis directo, situaciones de estos dos países. De entre ellos hoy destacaríamos, también por sus efectos en avances historiográficos posteriores, los realizados por Magda Pinheiro y por Javier Vidal. El análisis histórico de la compleja integración ferroviaria de Portugal y España arrancó de estos trabajos y su aportación documental primaria fue extraordinaria. El trabajo de Escartín, Manera y Petrus estudió el caso de las Baleares y ejemplificó muy claramente la mejora de la accesibilidad de las islas desde 1970 al impulsar, gracias al turismo, el desarrollo de la navegación aérea y marítima. Arcarons abordó una red que mereció poca atención en el conjunto de esta obra, la red telegráfica, y lo hizo estudiando los fracasados intentos de España, en la segunda mitad del XIX, por liderar la comunicación por cable telegráfico entre Europa y América. La geógrafa Ana Escalona analizó los problemas históricos y el déficit de comunicaciones y vías de alta capacidad entre España y Francia a través de los Pirineos, con algunas propuestas y avances que han resultado proverbiales veinticinco años más tarde. También en los orígenes históricos de las comunicaciones ferroviarias transpirenaicas hemos dispuesto con posterioridad de magníficos trabajos realizados por Carlos Larrinaga.

En conjunto se trata de un libro inolvidable, que supuso un gran avance en el conocimiento de cómo se configuran, qué variedad de factores – técnicos, institucionales, económicos, políticos – están detrás y qué transcendencia tienen las decisiones acerca de las infraestructuras de transporte, energía y comunicaciones. La relevancia de las redes y una mejor caracterización de su concepto, potencialidad y significado económico fue también otro de los méritos de este libro. Avanzó en cuestiones metodológicas y técnicas por el empleo de lo que después sería la aplicación de los sistemas de información geográfica, que se incoaron en algunos trabajos y que permitió contar con expresiones gráficas contundentes.

Pedro Pablo Ortúñez Goicolea
Universidad de Valladolid

