

Los ferrocarriles en la historiografía española

Miguel Muñoz Rubio

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Javier Vidal Olivares

Universidad de Alicante

INTRODUCCIÓN

En la investigación histórica sobre los transportes en España el sector estrella ha sido, por su producción y alcance de los debates suscitados, el estudio de los ferrocarriles. Las razones son varias. En primer término, por las características físicas de la península ibérica, que hizo de los canales un objetivo técnicamente inviable, y, en segundo término, por la preponderancia del transporte marítimo, dada la importante cantidad de kilómetros de costa existentes y por la impronta dejada por el descubrimiento, conquista y mantenimiento del Imperio colonial americano. Existe además una razón de mayor peso referida a las condiciones en que tuvo lugar en los dos últimos siglos el proceso de crecimiento industrial moderno: en España los ferrocarriles se plantearon como un requisito indispensable en la modernización económica. Este último ha sido el punto fundamental que ha concitado las mayores controversias y al mismo tiempo la mayor cantidad de investigaciones en el sector, incluso hasta tiempos muy recientes.

Este ensayo pasa revista a la mayor parte de las monografías y temas que se han ocupado del tema y se divide en dos partes. La primera de ellas se ocupa de la producción historiográfica que cubre el período 1850-1914, en que el papel del Estado se limitó a establecer las reglas del sistema ferroviario y a tratar de garantizar que las empresas privadas concesionarias ofertaran un servicio público en condiciones óptimas para los usuarios y que, al mismo tiempo, pudiesen ir haciendo frente a los apuros, principalmente financieros, surgidos a lo largo de la explotación. La segunda parte del trabajo recoge la creciente intervención del Estado, tras la Primera Guerra Mundial y la nacionalización de la red privada con el triunfo y consolidación del Franquismo. La etapa de gestión bajo la empresa pública RENFE es particularmente estudiada tanto bajo la dictadura como especialmente tras la recuperación del sistema democrático. Algunas reflexiones finales sobre cuestiones que todavía están pendientes de estudiar en el ámbito de los ferrocarriles como sistema de transportes concluyen el ensayo.

Los ferrocarriles han sido en la historiografía española un sector poco frecuentado hasta tiempos recientes. Con la excepción de los trabajos publicados con ocasión del primer centenario del ferrocarril español en 1948 y el libro cargado de erudición de Francisco Wais¹, hasta 1973 no hubo un estudio que, con suficiente rigor y análisis, abordase la transcendencia e impacto del ferrocarril en la historia económica de España. Aníbal Casares llevó a cabo una investigación en la que se planteaba por vez primera una interpretación de conjunto sobre el papel del ferrocarril en el siglo XIX². Sus conclusiones eran relativamente pesimistas ya que como balance se destacaba la escasa responsabilidad de este nuevo medio de transporte en la adecuación del nivel de desarrollo de la economía española respecto de los países más adelantados de Europa. O, dicho de otro modo, el ferrocarril tal y como se construyó y explotó en sus primeras décadas no fue capaz de impulsar el crecimiento económico.

1. LOS INICIOS DE LA PRODUCCIÓN INVESTIGADORA ACADÉMICA: LA DÉCADA DE LOS AÑOS 1970

La década de los años setenta, la de la crisis industrial inducida por los súbitos aumentos de precio de petróleo, contempló, también en un clima de pesimismo y con el trasfondo de los análisis entonces muy de moda con las teorías del subdesarrollo, un conjunto de investigaciones que, influidas por estos planteamientos, vinieron a continuar e incidir en los análisis realizados por la obra pionera de A. Casares. Por orden cronológico hay que destacar las obras de Gabriel Tortella y Jordi Nadal. En los trabajos realizados por ambos autores el ferrocarril no constituía el objetivo central de sus análisis pero desempeñaba un papel de primera magnitud en sus argumentaciones y en las tesis básicas que se defendían respecto al atraso económico español en comparación con los países adelantados durante el siglo XIX.

La obra de Gabriel Tortella³ tenía como objetivo estudiar los puntos débiles del proceso de industrialización español. Para ello analizaba tres de los sectores básicos: banca, industria y ferrocarriles. En la argumentación de Tortella los ferrocarriles como sector absorberían buena parte de las inversiones que, alternatively, dejaron de acudir a la industria. La banca de inversión –también llamada sociedades de crédito–, nacida al calor de la legislación del bienio progresista, se convirtió en el vehículo a través del cual se canalizaron los capitales extranjeros y mediante el mecanismo de emisión de obligaciones se atrajo a parte del ahorro

1 Wais (1967).

2 Casares (1973).

3 Tortella (1973).

DOSSIER

DOSSIER

nacional. La crisis financiera de 1866 comprometió el balance de los bancos mientras que la red de ferrocarriles –aún inconclusa e inconexa– no podía arrojar todavía beneficios importantes. Las compañías ferroviarias sufrieron esta situación y muchas de ellas fueron a la quiebra, arrastrando a sus sociedades matrices. Sólo durante la Restauración y con una nueva ley de ferrocarriles aprobada en 1877, la extensión de las líneas de ferrocarriles aumentaría apoyándose en un proceso de fusiones y adquisiciones que acabaría dando lugar a un oligopolio ferroviario en torno a tres grandes empresas de ferrocarril con dominio territorial consolidado: la compañía del Norte, la de Madrid a Zaragoza y Alicante y la de Andaluces. Para Tortella, por tanto, a mediados del siglo XIX el modo en que se había planteado la construcción de ferrocarril perjudicó la opción alternativa de desarrollo industrial, especialmente, por la merma en la disponibilidad de capitales y porque en realidad el volumen de tráfico susceptible de ser transportado en la economía española era muy bajo en relación con el umbral mínimo para que la explotación del ferrocarril fuese rentable.

Al influyente ensayo de Tortella le sucedería en el tiempo la investigación de Jordi Nadal sobre las causas que en su opinión explicaban el fracaso de la industrialización en la España del siglo XIX⁴. Teniendo como telón de fondo el proceso británico, Nadal trataba de contrastar la evolución de los principales sectores protagonistas en el caso inglés respecto al caso hispano. El ferrocarril aparecía como «la oportunidad perdida» toda vez que al construirse con exenciones totales en materia aduanera a las importaciones de material ferroviario las posibilidades de hacer crecer o estimular al sector siderúrgico local o al de la construcción mecánica fueron nulas. Los efectos «hacia atrás» fueron reducidos y, hasta la década de 1880, España no produjo sus propias locomotoras. En cuanto a las implicaciones del ferrocarril para el conjunto de la economía, Nadal se refería en términos negativos al diseño de la red, al plantear que el radialismo y las construcciones ferroviarias concebidas para extraer los minerales no fueron otra cosa que la manifestación más clara de los intereses foráneos, sin que la red tuviera importantes virtualidades respecto al conjunto de la economía española.

Ambos autores dejaron clara su visión más bien negativa del ferrocarril y sus efectos en el siglo XIX. La publicación de la obra dirigida por M. Artola, en 1978, introdujo matices muy importantes a estas tesis⁵. Es este libro el que reunía un conjunto de investigaciones que estudiaban desde múltiples aspectos el ferrocarril y su significado económico en España en una visión de muy largo plazo. En primer término hay que resaltar el propio trabajo de Artola en el que se hace hincapié en el papel que el Estado ha desempeñado, tanto en el modo en que se esta-

⁴ Nadal (1975).

⁵ Artola (1978).

bleció el ferrocarril como en su regulación e intervención a través del sistema de concesiones a compañías privadas. Su perspectiva era más positiva que los análisis históricos precedentes poniendo el acento en la responsabilidad que históricamente le correspondía al Estado para poner en marcha el mayor y más trascendente medio de transporte que ha tenido la historia económica mundial desde la introducción de la rueda. En esta misma obra Diego Mateo del Peral llevaba a cabo un repaso de los diferentes modelos que subyacían tras las posiciones políticas de progresistas y moderados en las discusiones sobre la legislación y las medidas técnicas necesarias para poner en marcha el ferrocarril a mediados del siglo XIX.

Por otra parte, el ensayo más largo de esta obra era el que P. Tedde de Lorca dedicaba a las compañías ferroviarias y, en particular, a las llamadas grandes –Madrid a Zaragoza y Alicante y Norte–⁶. Por vez primera se llevaba a cabo un estudio sistemático de las empresas ferroviarias: desde sus inicios y fundación empresarial, incluyendo a los accionistas, estrategias de crecimiento y construcción, así como un análisis pormenorizado y profundo de las condiciones financieras y contables en las que desarrollaron su trayectoria económica. En lo que podríamos denominar *un libro dentro de otro libro*, Tedde exponía claramente las etapas de expansión de la red en relación con un conjunto de elementos: entorno institucional, coyuntura económica y estructura financiera de las compañías ferroviarias más importantes, las que disponían de mayor longitud de red y que ocupaban una situación geográfica fundamental para los transportes ferroviarios en la península. La visión de conjunto de Tedde se cimentaba en que no podía desligarse el papel de los ferrocarriles en España de sus orígenes financieros y, más en particular, de la pesada carga que las compañías arrastraron tras la crisis financiera de 1866. Esta suerte de *pecado original* prácticamente acompañó a las compañías hasta la nacionalización de 1941, salvo el período de 1906 a 1912, sin duda el mejor en la trayectoria de los ferrocarriles hispanos bajo la explotación por compañías privadas. Tedde acababa exonerando a las compañías de la responsabilidad por los escasos logros obtenidos en el largo plazo para sus accionistas, haciendo más hincapié en las debilidades estructurales de la economía española entre 1860 y 1935, así como en los efectos negativos que se derivaron de malas coyunturas bien ligadas a la economía real, bien a las dificultades atravesadas por los mercados financieros, o ambas simultáneamente. Esto último tuvo lugar en el último tercio del siglo XIX, cuando los efectos de la crisis agraria de los ochenta se vieron reforzados, en sus aspectos negativos, por las crisis bancarias y bursátiles, especialmente en los mercados de Cataluña.

El estudio global del comportamiento de las dos grandes compañías MZA y Norte se veía reforzado algún tiempo más tarde por el propio Tedde en varias investiga-

⁶ Tedde (1978).

DOSSIER

DOSSIER

ciones que realizaría sobre la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces⁷. En estas monografías se aplicaba el mismo esquema de análisis que para las dos grandes, con un estudio especialmente rico sobre el proceso de fusiones y adquisiciones que dio origen a la compañía en 1878. Además se establecían comparaciones con la trayectoria seguida por las otras dos grandes, poniendo de manifiesto un aspecto fundamental: el diferente ritmo de crecimiento de los ingresos por kilómetro de Andaluces respecto a Norte, lo que revelaba un menor grado de industrialización de la economía andaluza a partir de 1900, cuando esta diferencia no existía en el último tercio del siglo XIX. Finalmente señalaba que el fuerte aumento de las cargas financieras determinaría los mismos problemas de rentabilidad que aquejaron a las otras grandes, especialmente tras la Gran Guerra. En conjunto la evolución de Andaluces no difirió sustancialmente de la de las otras compañías importantes.

Dentro de la obra coordinada por Artola, Rafael Anes llevaba a cabo, por su parte, un primer análisis de un conjunto de temas que, siendo capitales para el conocimiento del impacto y el papel de los ferrocarriles en la economía española, apenas se había abordado⁸. En particular la aportación de Anes se centraba en el conocimiento de la oferta global que el transporte por ferrocarril había supuesto. Además se adentraba en los enlaces *hacia atrás*, en concreto sobre la minería del carbón y el consumo de hierro. A todo ello cabría añadir algunas otras variables que se superponían a las estudiadas desde otra perspectiva –la de las compañías– por Tedde, como era averiguar el resultado económico de la explotación.

Las conclusiones de este trabajo realizado por Anes significaron un notable avance en el conocimiento de los temas planteados pues se confirmaba estadísticamente que los ferrocarriles españoles transportaron básicamente productos primarios; que la rentabilidad de las compañías privadas no fue tan baja, teniendo en cuenta los grandes costes fijos que tuvieron que afrontar y las relativamente bajas subvenciones percibidas. Todo ello incrementó las cargas financieras, repercutiendo en los resultados finales. Finalmente, en lo que se refiere al consumo de carbón y hierro, Anes mantenía que el consumo del primero de los *inputs* por los ferrocarriles representaba una cuarta parte de la producción carbonífera española entre 1910 y 1935. En cuanto al hierro resultaba más problemático su cálculo pero, finalmente, Anes evaluaba en torno al 7 por 100 de la producción española después de 1896, año en el que se elevaron muy significativamente los aranceles para el material ferroviario de importación. En conjunto, la *imagen* del ferrocarril y sus implicaciones para la economía española no resultaban tan negativas e introducían más elementos de análisis, especialmente cuantitativos, que hasta entonces no se ha-

⁷ Tedde (1980 y 1981).

⁸ Anes (1978).

bían abordado explícitamente y en el largo plazo, tal y como ocurría con las monografías de Tortella y Nadal.

2. LA RENOVACIÓN DE LA HISTORIOGRAFÍA EN LA DÉCADA DE 1980

La década de los años 1980 se inició con la aparición de diversas investigaciones que, en conjunto, imprimieron un giro decisivo a las tesis hasta entonces vigentes sobre el ferrocarril en España. Por una parte los estudios sobre Cataluña vinieron a poner de manifiesto las divergencias del modelo catalán de construcción y explotación de la red ferroviaria. A ello cabría añadir los trabajos de Morilla para el caso de Andalucía, en los que se buscaba establecer la relación entre banca y ferrocarriles en el frustrado intento de industrialización del sur español⁹. Por otra, la publicación de una nueva tesis de conjunto sobre los ferrocarriles en España sentarían las bases no sólo para un conocimiento más cabal del papel de este nuevo sistema de transportes sino que estimularían enormemente las investigaciones que se sucedieron con posterioridad.

Pere Pascual comenzó a sacar a la luz sus trabajos sobre el ferrocarril de Barcelona a Mataró, primera construcción peninsular, y sus conclusiones sobre el modo y las particularidades con que se desarrolló la red ferroviaria, teniendo en cuenta las características de la historia económica catalana en el siglo XIX¹⁰. En ambos casos la tesis central proponía que la red desplegada en el Principado fue construida mayoritariamente con capital local y centrándose en trayectos y líneas que formaban parte de las necesidades de una economía en rápida transición hacia la consolidación de unas bases industriales, cifradas en el textil algodonero, lanero y en la búsqueda de la rápida comercialización de la producción hacia el puerto de Barcelona y el resto de los mercados del interior peninsular. Pascual desentrañaba las peculiaridades de cada una de las pequeñas compañías y profundizaba en el estudio de sus mecanismos de financiación. Su principal hallazgo en este punto es que la crisis de 1866 golpeó con más fuerza a estas pequeñas empresas que a las grandes, dando lugar a un proceso de fusiones y adquisiciones que sólo salvarían a la compañía de Tarragona a Barcelona y Francia. Sin embargo este «sueño» sólo duraría hasta 1898, cuando tras arduas negociaciones, MZA acabaría absorbiendo a la compañía catalana¹¹. Finalizaba así un largo período que cubriría la segunda mitad del siglo XIX, en el que la red catalana se había desplegado de acuerdo con los intereses de los industriales y de los inversionistas catalanes.

⁹ Morilla (1978 y 1984).

¹⁰ Pascual (1978 y 1984).

¹¹ Pascual (1999a y 1999b).

DOSSIER

DOSSIER

Después de 1900 las compañías de capital francés que operaban en el conjunto peninsular marcarían las estrategias de transporte ferroviario para Cataluña.

La obra de A. Gómez Mendoza, publicada en 1982, tuvo como principal eje central demostrar que el ferrocarril desempeñó un papel fundamental e indispensable en la modernización de la economía española¹². Su hipótesis de partida y que había que contrastar residía en el análisis *contrafactual*: ¿Qué habría ocurrido si no se hubiese dispuesto del ferrocarril en la economía española? Se trataba de incorporar el estudio del caso español al conjunto de investigaciones que, inspirados en la aplicación del modelo de «ahorro social» en otras latitudes, pretendía establecer comparaciones internacionales. Por otra parte, se venía a profundizar en un conjunto de temas todavía abiertos dentro del estudio del ferrocarril y que las monografías anteriores o no habían abordado o lo habían hecho parcialmente. Significativamente, Gómez Mendoza se refería a cómo habría afectado la inexistencia del ferrocarril a la economía en la parte que hubiese dejado de crecer, debido a la imposibilidad de los medios alternativos para hacer frente a la demanda de transporte si hipotéticamente se hubiese cerrado la red ferroviaria en 1878 y 1912 (2,5 por 100 y 24 por 100 de ahorro social como porcentaje del PNB). Los cálculos establecidos cifraban unas pérdidas muy importantes para la Renta Nacional española en ausencia de los ferrocarriles como medio de transporte.

Por otro lado la investigación ponía de manifiesto la importante demanda que los ferrocarriles supusieron para sectores importantes de la economía durante el período de consolidación de la industrialización: lingote de hierro, acero y carbón. En estos puntos Gómez Mendoza matizaba aún más los hallazgos de Anes al establecer porcentajes del 6 por 100 de la producción para el primero, 8,5 para el segundo y entre el 18 y 27 por 100 en el tercero. En otros términos, la demanda del ferrocarril para estos sectores aún en condiciones de apertura arancelaria o de exenciones aduaneras, fue fundamental para el período 1855-1914, pero desde luego no antes de 1890 para el acero español¹³.

Otra de las aportaciones de gran alcance en la obra de Gómez Mendoza estaba relacionada con el conocimiento estadístico de los flujos de mercancías a través de la red. Hasta la publicación de su obra sólo se conocían los tráficó agregados que Anes y Tedde habían recogido en sus análisis de las tres grandes compañías ferroviarias, pero prácticamente nada sobre los tráficó estación a estación para un período amplio que fuese significativo a la hora de extraer conclusiones generales de largo plazo. El hallazgo de las estadísticas de la compañía Norte en los fondos de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles permitió a Gómez Mendoza conocer

¹² Gómez Mendoza (1982).

¹³ Gómez Mendoza (1981).

qué se transportaba, cuanto y desde donde para el período 1878-1913 por las estaciones de la compañía Norte¹⁴. Su trabajo basado en el funcionamiento del transporte de algunos productos primarios (cereales, harinas y vinos) e industriales (textiles, metales, minerales) perfiló claramente el volumen movilizado y las características de estos flujos a lo largo del último tercio del siglo XIX y las primeras décadas del XX. En esencia, se dibujaba un perfil netamente agrario de los mercados servidos por el ferrocarril, salvo en Cataluña y País Vasco, que ya evidenciaban un mayor grado de diversificación, especialmente industrial. Ambos trabajos abrieron la senda para estimular investigaciones que se inscribieron en el ámbito más amplio de la historia económica de España. Durante la segunda mitad de la década de 1980 se empezó a experimentar un aumento considerable de obras, monografías y artículos que trataban de reinterpretar desde muchos sectores y enfoques la evolución de la economía durante los siglos XIX y XX. Al calor de este movimiento el ferrocarril encontró nuevos investigadores que se aprestaron a profundizar en las vetas abiertas por las obras ya mencionadas y se inscribieron en las dos corrientes más fructíferas de la historia económica española de entonces: el enfoque macroeconómico, sectorial y el regional.

En el ámbito de los ferrocarriles, aceptada la indispensabilidad del nuevo sistema de transporte frente a las anteriores visiones tan negativas, el análisis de tipo regional fue el que más predicamento encontró entre los investigadores. Ormaechea publicaba en 1989 una exhaustiva investigación sobre los ferrocarriles en el País Vasco¹⁵. El interés de este investigador se centraba en la reconstrucción de la trayectoria seguida por cada una de las líneas que integraron la red ferroviaria vasca. El esquema interno de estudio de cada compañía era muy similar: historiar la concesión, el proceso de construcción y el conocimiento de la explotación de las empresas. La riqueza del material exhumado y estudiado por Ormaechea supuso un avance muy importante en el conocimiento de los accionistas, de las personas que estaban detrás de cada iniciativa y, sobre todo, de la coherencia del modelo de desarrollo de la red ferroviaria vasca en combinación con la especialización económica de la segunda mitad del siglo XIX y primer tercio del XX. Es decir, una red de vía ancha, que conectaba el territorio vasco con el conjunto peninsular y Francia y, al mismo tiempo, una red de vía estrecha o de menor entidad que cubría simultáneamente dos necesidades: la comercialización del mineral de hierro vizcaíno hacia el mar y el establecimiento de relaciones con otros centros demográficos importantes como Santander o Navarra¹⁶.

14 Este material fue publicado en sendas monografías por el mismo autor (1984 y 1985).

15 Ormaechea (1989).

16 Los trabajos posteriores de Novo, Garmendía y otros (1995) y Macías (1999) han profundizado y ampliado este primer análisis en relación con el modelo de desarrollo territorial del País Vasco en el tránsito del siglo XIX al XX.

DOSSIER

En la misma línea hay que entender las monografías publicadas en el País Valenciano. En este ámbito hay que señalar la existencia de una obra pionera como había sido la de Telesforo Hernández Sempere¹⁷. Este autor realizó una investigación histórica basada en los inicios del ferrocarril en Valencia, centrándose en las formas que adoptó la acumulación de capitales y la puesta en marcha de las primeras concesiones para llevar a cabo la construcción del ferrocarril. El punto central lo constituía el estudio del ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona, obra del empresario José Campo, Marqués de Campo. Hernández explicaba cómo funcionó en sus inicios el mecanismo de las subvenciones entregadas por el Estado para la construcción. Al mismo tiempo que profundizaba en el conocimiento de las claves del comportamiento del empresario, explicaba el papel que el ferrocarril tuvo en el dinamismo de la economía valenciana de la segunda mitad del Ochocientos. No obstante, Hernández sostenía que el sistema ferroviario venía a profundizar en el proceso de *agrarización* de la sociedad valenciana, sin que el nuevo medio de transporte viniese a aportar muchos beneficios generales hasta 1875.

Estos últimos planteamientos fueron retomados en la investigación que Javier Vidal Olivares publicó en 1991¹⁸. En ella se planteaban en el largo plazo los impactos que el ferrocarril tuvo para la economía valenciana hasta 1914, estudiándose los tráficos y el diseño de la red. Las principales conclusiones caminaban en la dirección contraria a los hallazgos generales de la tesis de Hernández Sempere: los efectos del ferrocarril fueron claramente positivos para la economía regional. Aunque la red se instaló en el ámbito del litoral y ello produjo inicialmente unos ciertos desequilibrios territoriales, la dotación ferroviaria de líneas de vía ancha y estrecha favoreció en el largo plazo la localización de las actividades productivas, permitiendo la especialización.

Las investigaciones en el ámbito de los estudios ferroviarios regionales continuó avanzando con los trabajos que Pascual sacaba a la luz, especialmente los que este autor realizó teniendo en cuenta los otros medios de transporte tales como el cabotaje marítimo¹⁹. El objetivo era ahondar en la oferta de transporte complementaria que existió en el ámbito de Cataluña en el período de consolidación de la industrialización. Este mismo autor culminaría sus trabajos con una visión de conjunto sobre la economía catalana en el siglo XIX y el papel que los ferrocarriles desempeñaron en ella²⁰.

¹⁷ Hernández Sempere (1983).

¹⁸ Vidal (1991).

¹⁹ Pascual (1988).

²⁰ Pascual (1990).

El conocimiento histórico sobre los ferrocarriles españoles en el ámbito regional tuvo en estas monografías ya señaladas su punto de arranque y a lo largo de la década de 1990 las publicaciones de ámbito regional se sucedieron, integrando a una amplia nómina de investigaciones. Los primeros frutos de estos nuevos avances se dejaron sentir en la sesión sobre gestión de los ferrocarriles que se celebró en el marco del XII Congreso Internacional de Historia Económica Mundial celebrado en Madrid en agosto de 1998. Allí se plantearon los primeros avances de investigaciones de mayor alcance como eran las de Pedro Pablo Ortúñez sobre la intervención del Estado en las compañías de ferrocarriles y J.L. Hernández Marco, que abordaba la competencia entre los caminos de hierro y el transporte por carretera²¹. Se trataba de trabajos de conjunto, que se referían a empresas como MZA o a ámbitos territoriales más amplios que los estrictos límites de una región pero que tenían en cuenta los avances registrados en la historiografía ferroviaria de ámbito regional²².

Sin duda el mejor indicador de los avances registrados en la investigación sobre la historia ferroviaria hasta 1920 fue la edición de los materiales generados por la conmemoración del sesquicentenario de la construcción de los ferrocarriles en España, que tuvo lugar en 1998. La aparición del libro *150 años de historia de los ferrocarriles españoles* de Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares supuso uno de los primeros hitos ya que se compendia y analizaba la historia de los ferrocarriles en España teniendo en cuenta la vasta producción investigadora ya existente e integrando mucha interpretación novedosa, fruto en muchos casos de los trabajos que estaban todavía inéditos y que habían sido llevados a cabo por estos autores. Este libro incluía por vez primera, además de la época de las compañías privadas, el período de gestión pública con RENFE; abordaba también el estudio de las líneas de vía estrecha, las gestionadas por las administraciones autonómicas y los metropolitanos. En definitiva, una obra que combinaba síntesis e investigación y que se apoyaba en muchos de los trabajos que entonces estaban en curso en múltiples aspectos de la historia del ferrocarril²³. Por otra parte, la realización de un Congreso, también conmemorativo del mismo evento en octubre de 1998, arrojó como resultado la disponibilidad de un material de riqueza excepcional. Por vez primera se disponía de trabajos para casi todas las regiones, para compañías que habían estado fuera del centro de los estudios principales y abordando temáticas hasta entonces poco transitadas e incluso inéditas en el panorama historiográfico sobre los ferrocarriles en España. Las conclusiones más significativas

²¹ Ortúñez (1998) y Hernández Marco (1998).

²² Como en el caso de Hernández Marco (1997).

²³ Entre otros en la tesis de doctorado de Ortúñez (1999) y las investigaciones en curso sobre los tráficos de MCP de Cendal Búrdalo (1997).

de todo este nuevo material eran que, aunque faltaban todavía más estudios sobre aspectos muy importantes –tales como el papel de los trabajadores en el ferrocarril, la evolución de los salarios, el cambio tecnológico y su difusión dentro del sector, o historias empresariales de líneas o del *management* del ferrocarril²⁴– el panorama español en el ámbito ferroviario caminaba hacia la normalización en términos comparativos con otros países de mayor tradición investigadora²⁵. Resulta también muy relevante destacar que la investigación sobre el impacto urbano del ferrocarril ha constituido una de las líneas de investigación que, aunque débilmente en sus inicios²⁶, se ha ido reforzando posteriormente, hasta el punto de que en el II Congreso de Historia Ferroviaria de febrero de 2001 celebrado en Aranjuez, una de las sesiones se consagró a esta temática, destacando los casos de Madrid y Barcelona, pero también los de otras ciudades españolas²⁷.

2. NUEVOS PROBLEMAS Y NUEVOS TEMAS DE LA DÉCADA DE 1990

La historia del ferrocarril español conoció en 1916 su primer punto de inflexión habida cuenta que, desde entonces, el Estado recuperará progresivamente las funciones que había atribuido a las empresas privadas en el modelo concesional hasta llegar como solución última a la nacionalización de 1941. Esta inflexión parece haber afectado a la producción historiográfica en un sentido negativo puesto que, a pesar de su importancia, se cuentan con los dedos de una mano las referencias existentes. La primera de ellas llegó en 1977 cuando Artola dedicó un epígrafe de su extenso análisis del papel desempeñado por el Estado²⁸ a dicha cuestión, llegando como conclusión fundamental, después de una análisis elaborado casi exclusivamente desde un enfoque institucional, a que el ferrocarril perdió la posibilidad de seguir funcionando como negocio privado debido a los graves problemas estructurales que sufría. En esta misma obra colectiva, Tedde utiliza un epígrafe de su artículo para analizar la evolución de las principales compañías explotadoras durante estos años²⁹, viniendo a apoyar la tesis del anterior, utilizando para ello una combinación del mismo enfoque institucional sostenido por Artola y de los principales datos económicos agregados de las dos grandes compañías.

²⁴ Lo cual no quiere decir que no dispongamos de trabajos de calidad como los de Ballesteros y Martínez Vara (2001a y 2001b) para el caso de la evolución del empleo o los de Vidal sobre la organización empresarial de Norte (1999) o los de Vidal y Ortúñez para Norte y MZA (1999 y 2000).

²⁵ Véase Muñoz, Sanz y Vidal (1999).

²⁶ Aguilar (1984 y 1988) y López García (1986).

²⁷ González Yanci (2001) y Salas (2001).

²⁸ Artola (1978). El artículo en cuestión es el 4.

²⁹ Tedde (1978). En concreto dedica el epígrafe 4, pp. 210-231.

Ambos trabajos ni utilizaban el contexto económico y político general del País como elemento analítico, ni tenían en cuenta más realidades de las grandes compañías ferroviarias que las propias de sus principales indicadores económicos. Muchos años después llegaba la única monografía dedicada exclusivamente a este período con el propósito de resolver las lagunas señaladas. Este análisis, firmado como Tesis Doctoral por Ortúñez³⁰, supone hasta el momento la contribución más importante ya que se enfrenta con todos los elementos que provocaron dicha crisis de manera detallada. Poco después, el trabajo colectivo que conmemoró el 150 aniversario del ferrocarril español, integró estos trabajos en una ulterior síntesis como ya se ha dicho.

Gracias al trabajo de Ortúñez conocemos con detalle cómo se produjo durante la Primera Guerra Mundial la conjunción de diferentes circunstancias³¹ que colapsaron al ferrocarril. La normalidad se superó con rapidez, pero la crisis fue la expresión más radical de graves problemas estructurales que fueron haciéndose cada vez más evidentes: según el incremento de la producción disparaba los costes de explotación, éstos no podían ser compensados con los propios ingresos, puesto que no se elevaron las tarifas, en tanto que la inflación absorbía los ingresos aportados por la mayor producción. El análisis de Ortúñez supone una demostración palmaria de cómo el «problema ferroviario» se caracterizó esencialmente porque el ferrocarril, singularmente MZA ya que otras compañías apenas tienen presencia en su investigación, dejó de funcionar como negocio privado, bajo las condiciones planteadas en 1855, en tanto que los gobiernos no acertaban a redefinirlo adecuadamente.

A pesar de su importancia intrínseca, lo más trascendental de esta crisis fue, como señalaron Vidal y Muñoz³², que se produjo en pleno cambio de la propiedad de las principales empresas ferroviarias al ser sustituidos los grandes accionistas extranjeros por accionistas españoles. Este cambio, que se había iniciado años antes, se debe contextualizar en «un proceso más amplio de entrada del capital financiero en la mayor parte de los sectores de la economía». O lo que es lo mismo, el «problema ferroviario» sólo adquiere comprensión desde una perspectiva general que tenga muy presente que la economía española experimentó una transformación sustancial durante estos años que, por lo que respecta al ferrocarril, significó que las compañías pasaron a ser controladas por los bancos.

30 Ortúñez (1999).

31 Estas fueron: un súbito y radical incremento de la demanda; la aparición de grandes dificultades para garantizar el suministro de materias primas (carbón y carriles) y para mantener los flujos tecnológicos con el extranjero; cambios en los flujos de las mercancías en MZA; insuficiencia de material de transporte (locomotoras y vagones); y la deficiente utilización de los medios disponibles.

32 Vidal (1996, p. 69), y (1997); y Muñoz Rubio (1998). Véase, Además, Roldán y García Delgado (1973).

DOSSIER

DOSSIER

Resultando la estrategia empresarial un elemento explicativo fundamental, más trascendente aún en una coyuntura de cambio como la indicada, la historiografía ha sido renuente a la hora de tener en cuenta este factor explicativo como un elemento esencial, dejándose llevar por el empirismo que proporcionan los seguros datos institucionales o económicos. Para nosotros, la llegada de los nuevos propietarios no estuvo motivada fundamentalmente por el beneficio que el negocio de los ferrocarriles pudiera aportar, ya que siempre presentó un nivel modesto³³, aunque, por supuesto, no renunciaron a éste tanto más cuanto que en los años previos Norte y MZA habían repartido precisamente sus mejores dividendos desde los años 1880. Ni siquiera el hecho de que durante la década de los años veinte fuese el período en el que las compañías obtuvieron mejores resultados invalida que subrayemos que la llegada del capital financiero al ferrocarril sólo adquiere comprensión desde una estrategia global, en la que cumplían un papel de primera magnitud sus intereses industriales, que, cabe recordar, estaban formando al mismo tiempo.

A pesar de que la crisis puso en evidencia la viabilidad del negocio ferroviario y de que la Asamblea Nacional de Ferrocarriles de 1918 se encargó de transformar la opción de la nacionalización ferrocarriles de mera opinión pública en una estrategia concreta, coherente y apoyada por numerosos y destacados sectores económicos³⁴, cuando aquélla se superó todavía no estaban dados los elementos necesarios para que se produjese una alteración sustantiva del régimen concesional. El consiguiente bienio 1919-1920 emerge como trascendental en dicha dinámica ya que fue cuando se produjo un cambio en el papel desempeñado por el Estado, que si antes se había guiado por el principio de circunscribir su intervención a lo pactado en 1855, desde ahora había pasado a convertir sus aportaciones en patrimonio y a desarrollar nuevas medidas intervencionistas³⁵, que, aún lejos de responder en su intención al deseo de sustituir a las concesionarias privadas en la explota-

33 Tedde (1996); y Comín, Martín, Muñoz y Vidal (1998, vol. 1, p. 203 y ss.).

34 Véase Muñoz Rubio (1995, pp. 15-40); y Comín, Martín, Muñoz y Vidal (1998, vol. 1, pp. 283-287). Por lo demás, no era esta la primera vez que llegaba al ferrocarril la dialéctica del nacionalismo económico puesto que ya se habían aplicado en el sistema una serie de normas que, independientemente de su influencia real, sí imponían estos criterios como fueron la obligación desde 1907 de que las empresas consumiesen preferentemente productos nacionales y la Ley de Líneas Estratégicas de ese mismo año que obligaba a domiciliar en España a las empresas que se creasen para construir o explotar las nuevas líneas.

35 Estas fueron el Real Decreto de 26 de diciembre de 1918, que si bien permitió un incremento general del 15 por 100, obligaba a las concesionarias a contabilizar de manera independiente los ingresos provenientes de dicho aumento con el objeto de no computarlos como productos líquidos en un futuro rescate; y la concesión de anticipos reintegrables para hacer frente en 1923 a las demandas salariales de los trabajadores, y el RD de 15 de octubre de 1920 para la adquisición de material rodante.

ción del ferrocarril, le estaban convirtiendo por la vía de los hechos en «socio» de ellas. Por otro lado, se llevaron a cabo diferentes intentos frustrados de reforma del sistema de concesiones con el propósito de adaptar el marco institucional a la nueva realidad.

Todo ello no fue suficiente para impedir que las compañías llegasen al albor del Estatuto Ferroviario convencidas de que, aun no siendo posible recuperar el sistema concesional tal como había sido diseñado en 1855 tanto porque las aportaciones públicas habían adquirido una gran entidad como porque la intervención estatal era inevitable, sí podían mantener un negocio que les habría de continuar reportando beneficios, aunque fuesen reducidos. Fue, precisamente, durante la redacción del Estatuto cuando las compañías lucharon por última vez por mantener el tipo de negocio que habían disfrutado y defendido desde 1855. Desde entonces no defendieron otro interés que su capital social, que el nuevo régimen salvaguardaba mediante unas inversiones públicas que mantenían los resultados de explotación³⁶. Por consiguiente, fue a partir de este momento, como demuestra palmariamente Ortuñez, cuando se hace patente una nueva estrategia empresarial que, frente a la que habían mantenido los propietarios históricos, sustituye la práctica de invertir en el primer establecimiento mediante fondos de reserva y productos de la explotación, con lo cual los dividendos repartidos a los accionistas resultaban menores, por incrementar el pasivo, resultándoles indiferentes si era con obligaciones o con aportaciones públicas ya que en ambos casos se hacía al Estado responsable último de sus deudas, obteniendo así el capital social mayores retribuciones. Se debe enfatizar que esta nueva estrategia de búsqueda de un rápido y mayor beneficio, resultó compatible y, a la vez, una condición necesaria para estimular al sector siderúrgico y al sector de fabricación de material rodante, controlados igualmente por el capital financiero, lo que habla ya por sí mismo de la clara influencia que éstos tenían en los mecanismos de poder.

Esta nueva estrategia empresarial y la poco clara actuación pública convirtió al ferrocarril en un gigante con los pies de barro. Gigante porque cierto es que durante estos años el ferrocarril continuó siendo el principal medio de transporte terrestre, aunque ya comenzó a tener un serio competidor en la carretera. No menos cierto es que el servicio ferroviario fue capaz de mejorar globalmente sus prestaciones, alcanzando durante estos años los mayores niveles de aportación al desarrollo económico y social. Pero la crisis económica de los años treinta hizo evidente todos sus problemas estructurales y la inviabilidad de su mantenimiento como negocio privado. En todo caso, la principal aportación del ferrocarril fue que sirvió

36 Ello resultaba una condición básica para que la aplicación de los mecanismos de rescate desarrollado en el Estatuto diesen un resultado evaluador positivo puesto que su cálculo dependía de los obtenidos en los últimos cinco años.

DOSSIER

DOSSIER

como base para la consolidación del sector nacional de fabricación de material rodante, especialmente, significativo en el segmento de locomotoras de vapor donde antes apenas había participado.

La Guerra Civil aceleró radicalmente todo este proceso³⁷ al añadir los graves desperfectos que ocasionó a la descapitalización que se había producido entre 1929-36, legando un ferrocarril que en abril 1939 estaba muy lejos de contar con capacidad suficiente para mantener la normalidad de su producción. Todo ello era suficiente por sí mismo para que se produjese la nacionalización, aunque los motivos que la provocaron deben ponerse, fundamentalmente, en relación con el principal objetivo económico del régimen de Franco: completar la industrialización iniciada en el segundo decenio del siglo³⁸. Este cambio institucional abrió una nueva era en la historia del transporte ferroviario, que llega hasta la actualidad y cuya principal característica ha sido que dicha actividad ha corrido a cargo exclusivamente del Estado, desde RENFE para el ferrocarril de ancho ibérico y FEVE o los ferrocarriles autonómicos para los ferrocarriles de vía estrecha.

A pesar del peso económico, político y social que han concentrado dichas empresas públicas, en especial RENFE, la producción historiográfica dedicada a este período fue prácticamente nula hasta 1993. La única excepción que cabe reconocer es la de Bermejo Vera³⁹, quien 1975 realizó, desde la perspectiva institucional, un estudio preciso y antológico sobre la naturaleza jurídica de RENFE y de sus derivaciones sobre el derecho administrativo. A pesar de su naturaleza pionera y de que han pasado 25 años desde su publicación, este trabajo no ha sido superado hasta la actualidad. Cabe destacar la obra de Olmedo⁴⁰, que lleva, mediante una detallada descripción, el análisis efectuado por el anterior hasta el período 1975-2000.

Ahora bien, el único intento de ofrecer una comprensión global de este largo período fue el realizado por Muñoz, quien abrió con ello una línea de investigación, demostrando, en primer lugar, que la nacionalización se hizo respetando los intereses de los anteriores propietarios. En efecto, la aplicación del llamado «rescate»⁴¹ significó una inequívoca defensa de sus intereses puesto que, después de un largo y complejo proceso evaluador en el que el Estado calculó unas indemni-

37 Muñoz Rubio (1995), pp. 63-68 y Comín, Martín, Muñoz y Vidal (1998, V. II, p. 1 y ss.).

38 Si ello representaba una continuación natural de estrategias precedentes, se pretendía ahora llevarlo a su consumación definitiva aunque resultase obligado acentuar hasta extremos radicales los instrumentos económicos utilizados anteriormente. Su principal aportación residió en depositar sobre el propio Estado dicha misión, convirtiendo a las empresas públicas en agentes industriales fundamentales, subordinando todos los recursos a este fin y eliminando de raíz cualquier tipo de obstáculo.

39 Bermejo (1975).

40 Olmedo (2000).

41 Muñoz Rubio (1992 y 1993).

zaciones que demostraban la incapacidad de las compañías para hacer frente a su pasivo y para retribuir su capital social y al que éstas opusieron unos valores alternativos muy superiores, se promulga una ley en 1943 que ofrecía el canje de las acciones y obligaciones por títulos de deuda pública cuyo valor final quedó muy próximo del reclamado por las concesionarias.

A continuación vertebra su análisis de RENFE mediante tres etapas claramente diferenciadas. Para la Autarquía, Muñoz concluye que al ser la política de transporte diseñada por el primer Franquismo una consecuencia necesaria de la estrategia de crecimiento económico desplegada a partir de 1941, se exigió al ferrocarril que asegurase las necesidades internas de transporte, que controlase el consumo del carbón (principal fuente energética disponible) y que entregase a la industria ferroviaria este mercado dentro de una planificación totalizadora que jerarquizaba a las respectivas industrias nacionales. Sólo desde estas consideraciones resulta comprensible que la puesta al día del marco jurídico ferroviario de 1941 tuviera como objeto centrar la conversión del ferrocarril en el sistema de transporte preferente⁴², lo que comportó la concentración en la presidencia del Ejecutivo todas aquellas decisiones fundamentales⁴³.

Más allá de sus intenciones programáticas, este nuevo marco institucional privó al ferrocarril de capacidad de actuación, lo cual, unido a las propias bases económicas autárquicas, acabaron negándole el oxígeno necesario para funcionar puesto que, al contrario de lo supuesto, lo que se produjo fue una dramática falta de recursos financieros, una crónica escasez de medios energéticos y una radical insu-

42 La primera medida legislativa que convierte al ferrocarril en modalidad preferente del transporte interior, la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera, propone un modelo de mercado contingentado que distribuye las cuotas de transporte en función del ferrocarril, reduciendo los servicios de transporte por carretera a complementarios y distribuidores de los anteriores para lo que se atribuye al consejo de administración de Renfe y a los consejos directivos de las Federaciones de Ferrocarriles de Vía Estrecha con la preferencia para explotar los servicios por carretera, tanto en viajeros como en mercancías, en aquellas líneas susceptibles de competencia por ésta. Este modelo quedó ratificado, finalmente, por la Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 27 de diciembre de 1947, que remitía la concesión de transportes públicos por carretera coincidentes con el ferrocarril a razones excepcionales de interés general. El criterio de coincidencia era tan estricto que, prácticamente, todos los servicios por carretera con significación quedaban afectados, además, de ser gravadas con un canon en beneficio de las empresas ferroviarias las posibles concesiones permitidas.

43 Sus principales actos fueron: la creación de Renfe como empresa pública para explotar y gestionar el sistema ferroviario de vía ancha; la unificación de los ferrocarriles públicos de vía estrecha en una federación, lo que, también, implicó la nacionalización de varias compañías; y la creación de diferentes organismos públicos que asumirán importantes facultades de la gestión de las explotadoras y de las propias industrias de material ferroviario.

DOSSIER

DOSSIER

ficiencia de tecnología. Como consecuencia de la escasez de recursos propios las inversiones que recibió RENFE durante estos años dio lugar a un saldo negativo de tal manera que, durante estos años, se produjo una desvalorización y deterioro en las instalaciones y equipos como nunca antes se había conocido⁴⁴. Precisamente, desde esta perspectiva destaca el trabajo pionero sobre la financiación de RENFE de Moral Medina, quien en un artículo⁴⁵ publicado en 1970 efectuaba un análisis preciso de dicho tema. En segundo lugar, si la política de aislamiento económico impuesta por la Dictadura provocó como principal efecto pernicioso una escasez crónica de recursos energéticos que retrasó más allá de lo normal la normalización productiva del país; en el terreno ferroviario llevó consigo, además de significativas restricciones del servicio, que se convirtiera el mantenimiento de la tracción vapor en una cuestión estratégica que retrasaría el cambio tecnológico hacia otros sistemas hasta avanzada la década de los setenta. Y finalmente, la entrega en exclusiva al mercado nacional de la producción de material rodante no hizo sino agudizar los graves problemas estructurales de dicho sector industrial, ya que se tuvo que acudir a las industrias extranjeras para asegurar su abastecimiento, ya que en 1960 no era capaz de garantizar las demandas de las explotadoras si no era recurriendo a la importación de tecnologías de vanguardia.

El legado de la Autarquía no fue otro que un retroceso de tal envergadura que situó al ferrocarril en un nivel inferior al de los años veinte. Es decir, se produjo un estancamiento productivo que, una vez introducidas las tímidas reformas de los años cincuenta y recuperada la alternativa automovilística, derivó en una caída en picado de sus cuotas de mercado. Si en 1950 la producción ferroviaria de viajeros absorbía el 59,9 por 100 de la demanda total, en 1960 había bajado hasta el 30,6 por 100⁴⁶. La producción de mercancías describió una trayectoria idéntica debido, por un lado, a la radical transformación del transporte interior que trajo consigo el automóvil; y, por otro lado, a la configuración de una nueva estructura económica que, al modificar el peso relativo de los diferentes sectores productivos, debilitó a aquellos que tradicionalmente alimentaban al *output* ferroviario, y al desarrollar nuevas formas productivas, aportó una serie de nuevas mercancías más propicias para ser movilizadas por la carretera. El resultado de este desigual nivel de crecimiento no podía ser otro que un diferenciado reparto de la nueva demanda creada, pasando, en consecuencia, la cuota ferroviaria de mercado del 57,6 por 100 en 1950 al 30,1 en 1960.

⁴⁴ Véase, Muñoz Rubio (2001); y Cucarella, (1999).

⁴⁵ Moral (1970).

⁴⁶ En los ferrocarriles de vía estrecha explotados por EFE se produjo un fenómeno idéntico ya que la producción de 1959 representaba el 78,3 por 100 de la de 1948.

El rotundo fracaso de la Autarquía obligó al régimen de Franco a modificar su estrategia dentro de la misma vía de crecimiento económico⁴⁷. Para Muñoz, en el terreno ferroviario la nueva orientación económica permitió resolver definitivamente los principales problemas anteriormente referidos, emprendiéndose una acción modernizadora que afectó al conjunto de las fuerzas productivas, aunque ello no fue suficiente, en todo caso, para impedir la aparición de tres hechos que modificaron la personalidad universal del ferrocarril: una aguda pérdida de sus cuotas de mercado, que le llevó a ocupar una posición ya claramente marginal; la consolidación de un déficit crónico que desequilibró la viabilidad económica de las empresas públicas; y una drástica reducción del empleo directo. La historia del ferrocarril durante estos años se explica por la paradoja de que cuánto más recursos recibía y cuanto más se modernizaba, más se disparaba hacia la marginalidad en términos económicos y sociales.

Todo ello hizo posible que, por primera vez en poco más de veinte años, se llevase a cabo un plan global, se evaluasen el estado del material rodante y las necesidades futuras según las estimaciones del tráfico y se emprendiese al mismo tiempo una acción que modificaría la estructura de unas fuerzas productivas que, en algunos aspectos, se había mantenido invariables desde el propio origen ferroviario. La electrificación de las líneas, la adecuación de los raíles, la introducción de sistemas automatizados de bloqueo y comunicaciones, la desaparición de la tracción vapor, la vertebración de la propia tracción sobre los automotores, la sustitución de los coches convencionales por los automotores y la modificación de los tipos de vagones constituyen los cambios estructurales más importantes de estos años

Pero esta acción, que en términos absolutos fue sobresaliente, en términos relativos presentó un saldo regresivo habida cuenta que este avance se produjo dentro de un proceso general de modernización del país que, precisamente, apareció indisolublemente asociado al automóvil; es decir, al desarrollo revolucionario del transporte por carretera, que acabó situando rápidamente al mercado ferroviario en niveles marginales. El tráfico ferroviario de pasajeros se vio profundamente alterado entre 1960 y 1974 debido a que RENFE careció durante estos años de iniciativas con peso específico para enfrentarse a una competencia con sólidas ventajas comparativas como era el transporte por carretera. Aunque el considerable incremento de la renta nacional también influyó de forma decisiva en esta dinámica al convertir el automóvil en un artículo de consumo, en la misma medida que éste se

⁴⁷ Este cambio fue identificado formalmente con el Plan de Estabilización de 1959 y, desde nuestra perspectiva, cabe destacar que mantuvo a las empresas públicas como instrumentos preferentes de intervención, aunque ahora se sustituye el drástico intervencionismo público por una canalización preferentemente de los recursos hacia la iniciativa privada para seguir promoviendo la industrialización, lo cual supondrá un debilitamiento de las propias empresas públicas mucho más intenso de lo que pudiera resultar razonable.

DOSSIER

DOSSIER

fue extendiendo fue surgiendo como contrapartida favorable para el ferrocarril un nuevo tipo de demanda como fue el transporte de cercanías. Aunque el servicio ferroviario de cercanías emergió como un instrumento imprescindible para atenuar el desequilibrio estructural creado por el incontrolado proceso de motorización individual, hubo que esperar algunos años hasta que llegasen las primeras medidas integradoras del transporte, las cuales acabaron convirtiéndolo en un segmento de mercado estratégico para las grandes ciudades.

Como en el tráfico de viajeros, la modernización, y, en particular, el desarrollo del sector automovilístico llevó consigo un espectacular desarrollo del transporte terrestre de mercancías. También como en el caso anterior se produjo una constante y profunda pérdida de la cuota de mercado del ferrocarril, que pasó a representar el 10 por 100 en 1978. Como la producción ferroviaria de Renfe siguió nutriéndose de mercancías procedentes de los sectores primario y secundario cuando el primero estaba perdiendo globalmente peso dentro de la estructura económica y los productos procedentes del segundo abrían paso a otros tipos de mercancías, no debe resultar extraño que su producción perdiese la hegemonía. Efectivamente, según el crecimiento del PIB era mayor y, sobre todo, según su naturaleza se fue apoyando en una nueva estructura vertebrada sobre la industria y los servicios, el tráfico ferroviario de mercancías se alejaba del comportamiento general de la economía, tendiendo de manera irreversible hacia su marginalidad. El análisis de cada una de las principales mercancías deja claro dos hechos: un retroceso de gran entidad en el transporte de las mercancías procedentes o vinculadas al sector primario (cereales, remolacha, abonos y carbón), que no pudo ser compensado con el incremento de las mercancías procedentes de la siderurgia, del sector de la construcción y del petróleo; y una incapacidad para captar más demanda en un contexto favorecido, en cualquier caso, por un destacado e ininterrumpido incremento de la demanda potencial de transporte terrestre. Además, la nueva estructura económica fue arrojando progresivamente al mercado un nuevo tipo de demanda, caracterizada por mercancías de menor volumen y peso que las tradicionales, pero de mayor valor añadido, el cual se incrementaba, precisamente, en la misma medida que se reducían los tiempos de transporte y se facilitaba la entrega. La evolución de la producción de mercancías en RENFE hacia la marginalidad se debió, en definitiva, a que no fue capaz de especializarse en un mercado más complejo y que, además, cambiaba de manera rápida⁴⁸.

48 Recientemente Hernández Muñiz ha planteado como otro factor explicativo un cambio de orientación espacial de las empresas que, producto del fuerte desarrollo urbano que caracterizó a la modernización económica de los años 60 y 70, tuvo como «resultado final (...) una estructura industrial dominada por un gran número de empresas de reducido tamaño, cuyas ventas se realizaban de forma preferente en mercados locales y cuyos productos se distribuían a muy cortas distancias», abaratándose así considerablemente los costes de distribución en dichas distancias y favoreciéndose, en consecuencia, al automóvil frente al ferrocarril. Véase Hernández (1999).

Una segunda consecuencia negativa derivada del proceso modernizador fue la aparición tardía, pero rotunda, de un déficit crónico que, además, terminaría cuestionando la viabilidad económica de las empresas públicas. El comportamiento de los resultados de explotación en RENFE fue siempre negativo hasta el período 1970-74, años en los que presenta un saldo positivo precisamente cuanto mayores es el esfuerzo inversor y las pérdidas de cuotas de mercado, debido a un mejor comportamiento de los ingresos que de los gastos y, en menor medida, a la aportación de fondos destinados por el PDM para su propia financiación. A partir de 1975 se produce cambio radical ya que se dispararon todos los capítulos de gastos, en especial los de personal, que pasaron entre 1970-75 de una tasa media anual de crecimiento del 12,9 al 26,5 por 100, mientras la presión de las tarifas perdió casi 5 puntos anuales en ambas producciones. Así, los gastos crecen casi 10 puntos anuales más que los ingresos, absorbiendo de manera rotunda la mejora de los 15 años anteriores como queda recogido por el coeficiente de explotación, que pasó de 94,5 en 1974 a 140,2 en 1980. A estos malos resultados se les suman, además, los gastos de amortización y los financieros que se multiplican por 40 veces entre 1974 y 1980.

Finalmente, la aplicación del Plan Decenal de Modernización significó la primera gran reducción del empleo debido a una acción planificadora, en este caso, a las condiciones impuestas por el Banco Mundial para financiar la modernización de la red. Si RENFE culminaba el ejercicio de 1962 con 126.467 trabajadores (lo que ya suponía una pérdida de 11.155 puestos de trabajo respecto a 1954), este sería el punto de partida de un proceso que cubriría los diez ejercicios siguientes con una progresiva e ininterrumpida reducción de la plantilla. Entre 1962 y 1973 la pérdida media de puestos de trabajo alcanzó el valor de 4.843 unidades anuales, lo que se convertía en una reducción absoluta de 53.270 puestos de trabajo; es decir, la plantilla de 1973 representaba el 57,9 por 100 de la correspondiente al ejercicio de 1962.

Cabe concluir que la experiencia demostró que tanto el intervencionismo radical de la Autarquía como la liberalización de los años sesenta y setenta llevaron al ferrocarril a la peor coyuntura de su historia. En un contexto en el que el ferrocarril alcanzaba su menor presencia económica y social y en el que se comenzaban a plantearse serias dudas sobre su continuidad, el primer gobierno democrático de UCD no tuvo duda alguna sobre la política que pretendía aplicar ya que si en julio de 1977 creó el nuevo Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en 1979 presentó el Libro Blanco del Transporte en el que se decantaba por una política de transporte que se estructurase sobre la libertad de mercado pero aceptando como incuestionable un intervencionismo público que equilibrase las tendencias divergentes de cada una de las modalidades concurrentes. El giro fue tan radical que, frente a la previa experiencia desarrollista, se proponen ahora una serie de principios que serán, con más o menos matices, el sustrato de todas las políticas de transporte aplicadas hasta la actualidad: libertad de competencia; especialización

DOSSIER

DOSSIER

de cada modalidad en los segmentos de mercados donde tuviesen mejores ventajas comparativas; neutralidad fiscal (posible imposición de una tasa por el uso de las infraestructuras); subvención exclusiva para los servicios públicos; utilización preferente del ferrocarril en el servicio de viajeros en las cercanías y en los corredores de grandes densidades de población, mientras la coordinación con la carretera se dejaba para las líneas de tráfico débiles y el aéreo para las grandes distancias; y utilización preferente del ferrocarril en el servicio de mercancías para grandes masas a largas distancias, mientras en la carretera se deberá fomentar el transporte a medias distancias. Cabe enfatizar, por último, que la definición de estos criterios hundía sus raíces en la propia política comunitaria de transporte, haciéndose aplicable a España gracias a que entonces la estrategia de desarrollo económico pasaba por adaptar la economía española a las más desarrolladas de Occidente.

Sólo la fuerte inestabilidad política del momento impidió a la UCD contar con la continuidad suficiente para concretar en la práctica estos principios puesto que comportaban, igualmente, toda una planificación para llevar a cabo tales fines. En cambio, el PSOE sí contó con continuidad suficiente y la voluntad política precisa para, desde la recuperación de los criterios doctrinales formulados por la UCD, introducir una primera reflexión global sobre el papel que debía desempeñar el ferrocarril en un mercado de transporte y en una sociedad que tenían muy poco que ver con las que le habían acompañado durante su mayor tiempo de existencia. Este giro encontró su último y definitivo impulso en un acontecimiento estratégico como fue la definitiva incorporación de nuestro país a la Comunidad Europea⁴⁹.

Como consecuencia de todo ello se promulga en julio de 1987 la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT), poniéndose fin al marco jurídico del transporte diseñado en 1941 por la Ley de Ordenación Ferroviaria. La nueva ley diseñaba un marco concurrente del transporte, obligado por la necesaria liberalización que imponía la política comunitaria y por el desfase del marco precedente, eliminando la obligada coordinación de todos los medios en función del ferrocarril, no asumida por el mercado, y buscando una producción de carácter intermodal en la que cada una de ellas se especializaría según sus propias ventajas. Se entiende al transporte ferroviario como un medio especializado dentro de un mercado libre y competitivo, otorgando a la empresa que lo gestiona una amplia autonomía, ausente hasta ese momento. Además, se asume el compromiso de repercutir en los costes de la carretera la construcción y el mantenimiento de sus infraestructuras. El contenido de la LOTT establecía como principio doctrinal la neutralidad para

⁴⁹ No sería, precisamente, hasta 1983 cuando en la política comunitaria de transportes se produjo un punto de inflexión provocado cuando la Comisión presentó al Consejo una comunicación titulada «Hacia una política común de transportes» y una Propuesta de Resolución para aplicar un conjunto de medidas.

todos los medios de transporte y, como consecuencia inmediata de ello, se obliga a las explotadoras ferroviarias a adaptarse al mercado, admitiéndose, incluso, la presencia privada en la gestión de determinados servicios y se establece, al mismo tiempo, una separación real entre los conceptos de obra pública y servicio público, así como se anuncia el propósito de otorgar a RENFE una mayor autonomía en sus facultades⁵⁰. La culminación de esta obra legislativa no se produjo hasta que en 1994 se promulgó un nuevo estatuto de La Red Nacional⁵¹. La promulgación de la LOTT comportó una modificación radical de RENFE, que sustituyó la secular organización de divisiones por una organización articulada en función del mercado. Así se comprende a RENFE como el resultado coyuntural de tres funciones distintas: operador de transporte, proveedor de bienes y servicios y mantenedor de la infraestructura, que deben llevar consigo niveles de organización y criterios de gestión claramente diferenciados.

En definitiva, la Democracia ha estado presidida en el terreno ferroviario por el cambio institucional más trascendente desde la nacionalización de 1941. Los efectos finales de todos estos cambios están aún por llegar ya que se trata de un proceso no cerrado. Pero si podemos adelantar que en el terreno de la producción que si bien las cuotas de mercado ferroviario no han variado globalmente, aunque resulta más que apreciable su capacidad competitiva en segmentos tan especializados como son las cercanías y la alta velocidad y su creciente avance en los transportes intermodales. Esto ha sido suficiente para devolver al ferrocarril gran parte del prestigio perdido gracias a que ha sido capaz de demostrar cómo puede incorporar las tecnologías más avanzadas en beneficio de un mejor servicio.

Muñoz presentó en el II Congreso de Historia Ferroviaria una ponencia donde efectuaba una primera evaluación de la aportación de RENFE al desarrollo económico español, y que se puede considerar hasta el momento el colofón a su línea de investigación⁵². Como conclusiones principales se obtiene que el servicio ofrecido por ferrocarril español fue, durante el tercer cuarto del siglo XX, claramente regresivo cuando, precisamente, su aportación hacia atrás fue mayor en términos relativos. Durante el último del siglo se produjo una situación inversa ya que se recuperó el servicio, alcanzando sus mayores niveles de prestación, mientras se redu-

⁵⁰ La LOTT define a Renfe como una sociedad estatal, adscrita al Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, con personalidad de derecho público independiente del Estado y sometida al Derecho privado, mercantil, civil y laboral, excepto en lo referido a la Ley General Presupuestaria. Aunque su artículo 155.1. indica genéricamente que tipo de líneas y servicios integran Renfe, será el Gobierno el que poseerá la capacidad para definir las en concreto en cualquier momento, reservándose, lógicamente, también las competencias en la ordenación, planificación y desarrollo de la misma, mientras Renfe asume como competencia exclusiva la explotación de los ferrocarriles.

⁵¹ Aprobado por el Real Decreto 28-I-1994.

⁵² Muñoz Rubio (2001).

DOSSIER

DOSSIER

cía sus aportaciones hacia atrás. En términos globales la aportación del ferrocarril al desarrollo económico español presenta valores reducidos, perfectamente reflejados por su participación en el PIB, pero que en términos relativos sitúan a RENFE entre las empresas con mayor peso económico y social del país, resultando especialmente significativas, por un lado, la configuración de servicios de transporte especializados y la incomparable contribución al mantenimiento del medio ambiente; y, por otro, su contribución al empleo fijo, al sector energético y al sector de fabricación de material ferroviario.

Este cambio institucional ha estimulado una fecunda investigación cuyos ejes han sido la liberalización y los procesos de financiación. Destaca, en primer lugar, dentro de la obra colectiva dirigida por Herce y de Rus en 1996, los artículos de Nash y Prestony de Dodgson y Rodríguez Álvarez⁵³. Los primeros comparan el funcionamiento de Renfe con la experiencia de otros ferrocarriles europeos, utilizando diferentes indicadores económicos y técnicos, concluyendo que la empresa española se sitúa en los mismos parámetros que el resto y, por tanto, debe acometer los cambios precisos para poder funcionar en un mercado desregulado. Los segundos efectúan un detallado análisis financiero de los diferentes servicios de RENFE, obteniendo como conclusión central que los operadores ferroviarios deben costear el mantenimiento de la infraestructura en el contexto de un mercado competitivo. Caso singular constituye la tesis doctoral de Sala⁵⁴, quien, después de ocupar la presidencia de RENFE durante la etapa en que se operó su principal transformación, utilizó dicha experiencia para ofrecer una reflexión particular, y especialmente personal, del ámbito de la gestión empresarial.

Con el objeto de estudiar las repercusiones que causará la liberalización sobre el régimen jurídico ferroviario, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles organizó un seminario cuyas ponencias se editaron en 1997 como libro⁵⁵, poniendo al día el trabajo realizado en este terreno a lo largo de estos años.

A pesar de lo novedoso de esta producción, lo cierto es que tiene su origen en el trabajo pionero de Giner de Rus y Bartolomé Izquierdo, quienes, desde una metodología que analiza el marco institucional y la financiación de los ferrocarriles apostaron por su liberalización. La publicación en 1989 a cargo del primero de un artículo⁵⁶ inició una constante investigación que cuya evolución se caracterizó por un intento de demostrar lo innecesario de mantener el ferrocarril como una actividad pública, y cuya culminación se constituye por las obras ya señaladas. Desde la perspectiva de la financiación cabe destacar la tarea desarrollada por Bartolomé

⁵³ En concreto, Nash y Preston (1996); y Dodgson y Rodríguez (1996).

⁵⁴ Sala (2000).

⁵⁵ Piñar, De Fuentes y Zapatero (1997).

⁵⁶ De Rus (1898). Igual importancia tiene el artículo Cándido y De Rus (1989).

Izquierdo⁵⁷, que, después de describir los diferentes sistemas de financiación utilizados históricamente en el ferrocarril, analiza los problemas actuales y señala el camino a seguir para lograr una financiación mixta del Estado y de la iniciativa privada que garantice al mismo tiempo el desarrollo necesario de las infraestructuras y la menor incidencia posible sobre el Erario público.

Este tema ha contado finalmente con dos investigaciones, acreditadas por su condición de tesis doctoral. La primera, firmada por Cantos⁵⁸, analiza el transporte ferroviario en el contexto general del mercado de transporte, para concluir, mediante una sólida estimación econométrica, que una correcta desregulación aumentaría la eficiencia de las empresas. La segunda es la firmada por Ramos Melero⁵⁹ que estudia los cambios que está experimentando el ferrocarril español en el contexto de la Unión Europea y quien desde una descripción comparativa obtiene conclusiones mucho menos dogmáticas que los estudiosos anteriores, ya que afirma que no existe un modelo arquetipo para explotar el transporte ferroviario.

Cabe concluir este repaso a la historiografía con aquellos trabajos sectoriales más relevantes. El transporte de viajeros ha sido, sin duda, uno de los temas más privilegiados. El trabajo pionero de Fernández-Mayoralas⁶⁰ constituye, sin duda, el ejercicio más brillante en este terreno ya que estudia en detalle la evolución del transporte ferroviario de cercanías en la comunidad de Madrid dentro del contexto genérico del transporte. Muchos años después, Lerma⁶¹ actualizó dicho asunto mediante un artículo de pretensiones menores, pero que sí permite comprender el despegue que conocieron las cercanías de Madrid a partir de 1989. Otra obra que debe destacarse es la firmada por Bel⁶², quien dedica su tesis doctoral a analizar globalmente la demanda de transporte de viajeros en España desde la segunda mitad de los años ochenta. Para ello dedica un amplio y excelente capítulo al análisis de la demanda de transporte de viajeros en ferrocarril. Para el caso de Barcelona, es de obligada consulta la Tesis de Licenciatura de Salas, quien contextualiza la evolución del modo ferroviario en el conjunto del transporte colectivo⁶³.

Otra línea de investigación es la abierta por Cayón y Muñoz con el objeto de analizar el desarrollo histórico del sector español dedicado a la fabricación de

57 Bartolomé (1997).

58 Cantos (1996). Para este tema cobra relevancia Campos y Cantos (1999); Campos y Maudos. (1999), «Regulating privatized rail transport», *Policy Research Working Paper*, nº 2064, The World Bank, Washington DC.

59 Ramos Melero (2001).

60 Fernández-Mayoralas. (1989).

61 Lerma (2001).

62 Bel (1993).

63 Salas. (2000).

DOSSIER

DOSSIER

material rodante⁶⁴. Estos autores entienden que esta industria observó una notoria continuidad tanto en lo referente a la nómina de empresas constituyentes como en lo referente a la tipología del material construido. Empero, se fue operando un progresivo cambio en todas las esferas del sector, que, sin rupturas, redujo el número de empresas participantes, bien porque algunas compañías abandonaron la actividad, como por los tímidos procesos de concentración que se fueron llevando a cabo. Desde el punto de vista de la evolución tecnológica, cabe indicar que esta industria dedicaba en los años cuarenta la mayor parte de sus esfuerzos a la reparación del material y que no abandonó la tecnología del vapor hasta mucho después que el resto de los países europeos, razón por la cual tardó mucho tiempo en incorporar las nuevas tecnologías diesel y eléctricas. Sin embargo ha sido capaz de exportar productos punteros en la última década del siglo XX y estar presente en los mercados de los países más prósperos del mundo. En definitiva, se trata de una industria excesivamente condicionada por lo limitado de su mercado, con un casi nulo desarrollo tecnológico propio y, por todo ello, obligada a buscar la diversificación productiva. Ha visto como con el transcurso de los años se han ido produciendo numerosas transformaciones que han conducido finalmente a una plena homologación con las pautas seguidas por el sector en el contexto internacional. Cabe destacar dentro de esta línea el trabajo desarrollado por Del Álamo⁶⁵, quien ha dedicado buena parte de su tarea investigadora a la empresa Devis, de tal forma que su tesis de licenciatura constituye una monografía sobre una de las principales constructoras nacionales⁶⁶.

La historia social no ha sido frecuentada como su entidad exige, aunque afortunadamente los trabajos existentes son de calidad. Conviene destacar, en primer caso, el clásico artículo de Ferner y Fina⁶⁷, quienes realizan un preciso análisis de la evolución salarial en RENFE. El propio Ferner publicó en 1990 un libro en el que comparaba las relaciones laborales de RENFE y de los ferrocarriles británicos⁶⁸. En esta misma temática incide Torello con un libro sobre el trabajo en RENFE⁶⁹, un artículo de Lorite⁷⁰, quien analiza el conflicto que se produjo en la empresa pública hasta la firma de su primer convenio colectivo; la ponencia de Del Álamo pre-

64 Cayón y Muñoz (1998); y Cayón (1999).

65 Del Álamo (1999a, 1999b y 1999c).

66 Para este tema, que no ha contado con demasiados estudios, es capital el capítulo IV de Muñoz, Sanz y Vidal (1999).

67 Ferner y Fina (1988).

68 Ferner (1990).

69 Torollo (1995).

70 Lorite

sentada en el II Congreso de Historia Ferroviaria⁷¹ y el artículo de Muñoz Lopez⁷². Este capítulo se cierra, por un lado, con dos artículos presentados por Jiménez Vega y Polo⁷³ estudiando las relaciones sociales de dos poblados ferroviarios. Por otro lado, debemos terminar haciendo referencia al estudio que, desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, se está llevando a cabo sobre la historia del trabajo en la infraestructura ferroviaria siguiendo la metodología de la historia oral⁷⁴, lo que, sin duda, constituirá una de las principales materias en este temática.

CONCLUSIONES

La perspectiva que nos dan 150 años de historia del ferrocarril permite afirmar que las esperanzas que puso la sociedad decimonónica en el ferrocarril como instrumento de progreso se han cumplido con creces. No es ello un planteamiento gratuito, sino el resultado de que la sociedad española haya dedicado, en buena medida debido al propio progreso logrado, parte de sus recursos a estudiar el impacto del ferrocarril sobre la evolución de ésta. Recursos privados, pero, sobre todo, mayoritariamente públicos.

A lo largo de este artículo ha quedado de manifiesto que el resultado de la historiografía española sobre los ferrocarriles es fecundo, aunque presenta ciertos desequilibrios temáticos, debidos a la pluralidad de los diferentes enfoques sometidos a los intereses en muchos casos de los propios investigadores y, en otros, a la propia historia reciente del medio, en particular al auge del automóvil y a la democratización de la aviación comercial en Estados Unidos y Europa. Sin duda quedan todavía muchos aspectos por estudiar, sobre todo los que se refieren al período de RENFE y los ferrocarriles explotados por los Gobiernos autonómicos. Respecto a la era de las compañías privadas los temas aún inexplorados son muy amplios y, en la medida en que la documentación histórica disponible vaya saliendo a la luz y los investigadores se sientan atraídos por nuevos retos, las investigaciones irán matizando conclusiones anteriores. Porque no hay que olvidar que la historia del ferrocarril no es sólo la de un medio de transporte sino que constituye un punto fundamental para comprender la historia «tout court» de la España contemporánea.

Pero con todo la conclusión final no puede dejar de ser optimista ya que las principales líneas de investigación siguen abiertas, a éstas se suman nuevos temas

⁷¹ Del Álamo (2001).

⁷² Muñoz Lopez (1999).

⁷³ Jiménez Vega y Polo (1999 y 2001).

⁷⁴ Para su contenido véase «Las profesiones en Renfe. Un proyecto de historia oral», Seminario Fuentes Orales, Universidad Complutense de Madrid, II Congreso de Historia Ferroviaria.

DOSSIER

y los investigadores se integran ya en tres generaciones diferentes. Todo ello dará en los próximos años un fruto que, sin duda, obligará a actualizar rápidamente este artículo, lo que significa que el propio ferrocarril habrá continuado cumpliendo su papel de progreso.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR, I. (1984), *Historia de las estaciones. Arquitectura ferroviaria en Valencia*, Valencia, Diputación.
- AGUILAR, I. (1988), *La estación del ferrocarril. Puerta de la Ciudad*, Valencia, Generalitat Valenciana.
- ANES, R. (1978), «Relaciones entre el ferrocarril y la economía», en M. Artola (Director), *Los ferrocarriles en España, 1844-1944*, pp.355-512, Madrid, Banco de España.
- ARTOLA, M. (1977), «La Acción del Estado», en ARTOLA, M., (Director), *Los Ferrocarriles en España, 1844-1943. 1. El Estado y los Ferrocarriles*, Banco de España, pp.339-453, Madrid.
- BALLESTEROS, E. y MARTÍNEZ VARA, T. (2001a), «La evolución del empleo en el sector ferroviario español, 1893-1936», *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez 7-9 de febrero de 2001.
- BALLESTEROS, E. y MARTÍNEZ VARA, T. (2001b), «El empleo ferroviario como una construcción masculina. El caso de la compañía MZA», *II Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Zaragoza, 19-21 septiembre de 2001.
- BEL QUERALT, G. (1993), *La demanda de transporte en España: Competencia intermodal sobre el ferrocarril interurbano*, Universidad de Barcelona, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
- BERMEJO VERA, J (1975), *Régimen jurídico del ferrocarril en España (1844-1974): Estudio específico de Renfe*, MADRID, TECNOS.
- CÁNDIDO CARBAJO, J. Y DE RUS, G (1989), «Hacia la definición de una política de transporte ferroviario», Madrid, *Revista Economistas n° 41*, pp. 234-240.
- CANTOS SANCHEZ, P.(1996), *Estructura de mercado, precios y costes en el transporte por ferrocarril: Un enfoque de competencia intermodal*, Universidad de Valencia, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales.
- CAMPOS, J. y CANTOS, P. (1999), «Los cambios en la política ferroviaria en España», Madrid, *Revista Papeles de Economía Española, n° 82*, pp. 43-58.
- CAMPOS, J. y MAUDOS, J. (1999), «Regulating privatized rail transport», *Policy Research Working Paper*, n° 2064, The World Bank, Washintong DC.
- CASARES ALONSO, A. (1973), *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid, Instituto de Desarrollo Económico.
- CAYÓN, F. (1999) «La industria de construcción de material ferroviario: estructura y evolución (1848-1997)» en Muñoz, Sanz y Vidal (1999).
- CAYÓN GARCÍA, F. y MUÑOZ RUBIO, M. (1998) *La Industria de construcción de material ferroviario. Una aproximación histórica*, Madrid, Fundación Empresa Pública, Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo n° 9803, 114 páginas.
- CENDAL, J. J.(1997), «Ferrocarriles y especialización productiva en la economía extremeña», *VI Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Girona.
- COMÍN COMÍN, F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ RUBIO, M. y VIDAL OLIVARES, J. (1998), *150 Años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Anaya y FFE.

- CUCARELLA, V. (1999), *El «Stock» de capital ferroviario en España y sus provincias: 1845-1997*, Madrid, Fundación BBV.
- DE RUS, G. (1898), «Las empresas públicas de transporte en España», Madrid, *Revista Papeles de Economía, Española*, nº38, pp. 349-382.
- DEL ÁLAMO, M. (1999a), «Constructores ferroviarios valencianos: Construcciones Devis (1891-1947) y Material y Construcciones S.A. (1947-1957) en la historia industrial de la ciudad de Valencia», en Muñoz, Sanz y Vidal (1998), pp. 809-828.
- DEL ÁLAMO, M. (1999b), *Construcciones Devis y Macosa (1897-1989): De empresa familiar a fábrica mínima*, Tesis de Licenciatura, Universidad de Valencia.
- DEL ÁLAMO, M. (1999c), *Constructores ferroviarios valencianos*, Valencia, 7 i Mig.
- DEL ÁLAMO, M. (2001), «Los ferroviarios valencianos se organizan: La construcción del Sindicato Ferroviario Comisiones Obreras en el País Valenciano, 1975-1981», II Congreso de Historia Ferroviaria, Madrid, FFE.
- DODGSON, J. y RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, P. (1996), «Rentabilidad de los diferentes servicios de Renfe», en HERCE, J.A. y de RUS, G. (Coordinadores) (1996), *La Regulación de los Transportes en España*, Madrid, FEDEA y Editorial Civitas, pp. 313-388.
- FERNÁNDEZ-MAYORALAS FERNÁNDEZ, G. (1989), *El transporte de viajeros por ferrocarril en la Comunidad de Madrid*. Madrid, UCM,
- FERNER, A. (1990), *El Estado y las relaciones laborales en la empresa pública: Un estudio comparado de Renfe y British Railways*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- FERNER, A. y FINA, L. (1988), «La dinámica salarial durante el Franquismo: el Caso Renfe», *Revista de Historia Económica*, año VI, nº 1.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1981), «Los ferrocarriles y la industria siderúrgica», en *Los Ferrocarriles y el desarrollo económico de Europa en el siglo XIX*, Madrid, Renfe, pp. 131-145.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1982), *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de Nueva Historia Económica*, Madrid, Alianza.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1984), *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913). Vol. 1. Cereales, harinas y vinos*, Madrid, Banco de España.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1985), *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913). Vol. II, Manufacturas textiles, materiales textiles, minerales, combustibles y metales*, Madrid, Banco de España.
- GONZALEZ YANCI, P. (2001), «El impacto del ferrocarril en la configuración urbana de Madrid. 150 años de Historia del Ferrocarril», II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez 7-9 febrero de 2001.
- HERNÁNDEZ MARCO, J. L. (1997), *Trenes, estaciones y puertos: el tráfico de mercancías de la compañía Norte (1876-1930)*, Bilbao, Gobierno Vasco.
- HERNÁNDEZ MARCO, J. L. (1998), «The Threatening Automobiles: The Spanish Railways Reaction before World War II», B-14 session. Eighth Congress of International Association of Economic History, Madrid.
- HERNÁNDEZ MUÑIZ, M. (1999), «Cambio espacial en la economía española y cambio en la demanda de transporte de mercancías», en Muñoz, Sanz y Vidal (1999).
- HERNÁNDEZ SEMPERE, T. (1983), *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano, 1843-1870*, Valencia, Ayuntamiento.
- IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, R. (1997), *Gestión y financiación de las infraestructuras del transporte terrestre*, Madrid, Asociación Española de la Carretera e Ingeniería y Economía del Transporte.

DOSSIER

DOSSIER

- JIMÉNEZ, M. y POLO, F. (1999), «Aproximación al estudio de los poblados ferroviarios: el caso de Algodor», en Muñoz, Sanz y Vidal (1999), pp. 933-955.
- JIMÉNEZ, M. y POLO, F. (2001), «Al encuentro del pasado de tres poblados ferroviarios en la Comunidad Autónoma de Madrid: los casos de Algodor, Las Matas y Vicálvaro», II Congreso de Historia Ferroviaria, Madrid, FFE.
- LERMA RUEDA, A. (2001), «Las cercanías ferroviarias de Madrid en perspectiva histórica (1955-1994)», *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- LÓPEZ GARCÍA, M. (1986), *MZA. Historia de sus estaciones*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos.
- LORITE FERNÁNDEZ, A. «Lucha por el convenio en Renfe 1958-1976».
- MACÍAS, O. (1999), «Los ferrocarriles y el desarrollo económico del País Vasco (1856-1936)», en Muñoz, Sanz y Vidal Olivares (1999).
- MARTÍNEZ VARA (2001), «Los costes laborales de una empresa líder: La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1913-1935), *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MORAL MEDINA, J. (1970), «Proceso de financiación de Renfe en el período 1941-1939», Madrid, *Revista de Economía Española*, nº 114.
- MORILLA, J. (1978), *Gran Capital y estancamiento económico en Andalucía: banca y ferrocarriles en Málaga en el siglo XIX*, Córdoba, Instituto de Historia de Andalucía.
- MORILLA, J. (1984), «El ferrocarril de Córdoba a la cuenca huellera de Espiel y Bélmez (1852-1880), *Revista de Historia Económica*, II, 1, pp.83-104.
- MUÑOZ LOPEZ, P. (1999), «Fondos documentales del Sector Ferroviario de Comisiones Obreras: Patrimonio cultural y fuentes para la Historia», en Muñoz, Sanz y Vidal (1999).
- MUÑOZ RUBIO, M. (1992), *El proceso de valoración del rescate de las compañías ferroviarias privadas en 1941*, Tesina Doctoral, Universidad Autónoma de Madrid, Facultad Filosofía y Letras.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1993), *Renfe (1941-1982): 40 años de historia*, Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Madrid, Facultad de Filosofía y Letras.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1995), *Renfe (1941-1991): Medio siglo de ferrocarril público*, Madrid, Luna.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1998), «El Estado como empresario ferroviario», en Muñoz, Sanz y Vidal (1999).
- MUÑOZ RUBIO, M. (2001), «La contribución del ferrocarril al desarrollo económico entre 1950-2000: Una primera estimación», Madrid, *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez, 7-9 febrero 2001.
- MUÑOZ RUBIO, SANZ FERNÁNDEZ y VIDAL OLIVARES (Editores), (1999), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, Madrid, FFE.
- NOVO LÓPEZ, P. A. (1995), *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco. Mercado y ordenación del territorio*, Bilbao, Universidad del País Vasco.
- NASH, C. Y PRESTON, J. (1996), «El transporte por ferrocarril en Europa y el futuro de Renfe», en HERCE, J.A. y de RUS, G. (Coordinadores) (1996), *La Regulación de los Transportes en España*, Madrid, FEDEA y Editorial Civitas, pp. 263-312;
- OLMEDO GAYA, A. (2000), *El nuevo sistema ferroviario y su ordenación jurídica*, Madrid, Aranzadi Editorial.
- ORMAECHEA, A. (1989), *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, Bilbao, Ferrocarriles Vascos.
- ORTÚÑEZ, P.P. (1993), «Los accionistas de la compañía M.Z.A., 1913-1940», San Sebastián, V Congreso de la Asociación de Historia Económica de España.
- ORTÚÑEZ, P.P. (1998), «Ownership and control of Railway Companies in Spain: a case study on the Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), 1913-1941», J. Armstrong, C. Bouneau y J. Vidal Olivares,

- Railway management and its organisational structure: its impact on and diffusion into the general economy*, Madrid, Twelfth International Economic History Congress, pp.31-47.
- ORTUÑEZ, P.P. (1999), *El Proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las Grandes Compañías Ferroviarias, 1913-1943*, Universidad de Valladolid, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales.
- PASCUAL, P. (1978), «Los orígenes del ferrocarril en Cataluña: el ferrocarril de Barcelona a Mataró», *Hacienda Pública Española*, 55, pp.313-338.
- PASCUAL, P. (1984), «Ferrocarriles y colapso financiero (1843-1866). En torno a las causas que provocaron la crisis de los ferrocarriles catalanes como negocio capitalista», *Moneda y Crédito*, 169, pp.31-65.
- PASCUAL, P. (1999), «Ferrocarriles y crecimiento económico en Cataluña», en Muñoz, Sanz y Vidal (1999).
- PIÑAR MAÑAS, J.L., de FUENTES BARDAJI, J. y ZAPATERO PONTE, C. (1997), *El futuro del transporte por ferrocarril en España: Régimen Jurídico*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Editorial DYKINSON.
- RAMOS MELERO, A. (2001), *La política económica de la privatización del ferrocarril. Un análisis comparado*, Universidad San Pablo Ceu, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Departamento de Economía General.
- ROLDÁN, S. y GARCÍA DELGADO, J.L. (con la colaboración de MUÑOZ, J.), *La formación de la sociedad capitalista en España 1914-1920*, Madrid, Confederación Española de Cajas de Ahorro, 1973.
- SALA SCHNORKOWSKI, M. (2000), *De la jerarquía a la responsabilidad. El caso de Renfe*, Barcelona, UPC y FFE.
- SALAS SUADES, R. (2000), *Xarxes de transport col·lectiu i creixment urbà*, Barcelona, ETSECCPB.
- SALAS, R. (2001), «Evolución de la red ferroviaria e influencia de esta sobre el crecimiento urbano en Barcelona y su área metropolitana», *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez, 7-9 febrero 2001.
- TEDDE DE LORCA, P. (1977), «Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)», en ARTOLA (1978).
- TEDDE, P. (1980), «La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1878-1920): una empresa de transportes en la España de la Restauración», *Investigaciones Económicas*, 12, pp.27-76.
- TEDDE, P. (1981), «Capital y ferrocarriles: la estrategia de la Compañía de Andaluces en el conjunto ferroviario español», en *Los Ferrocarriles y el desarrollo económico de Europa occidental durante el siglo XIX*, Madrid, Renfe, pp.167-184.
- TEDDE DE LORCA, P. (1996), «La expansión de las grandes compañías ferroviarias españolas: Norte, MZA y Andaluces (1865-1930)», en COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P., *La Empresa en la historia de España*, Madrid, Cívitas, pp. 263-284.
- TOROLLO GONZÁLEZ, F.J. (1995), *Tiempo de trabajo y contrato ferroviario: Un estudio jurídico sobre el sistema de fuentes normativas y el poder del empresario en la ordenación de la jornada y horarios del personal de RENFE que presta servicio en trenes*, Madrid, UCM y CHF.
- VIDAL OLIVARES, J. (1996), «Las compañías ferroviarias y la difusión de las modernas formas de gestión empresarial en España, 1850-1914», en COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P., *La Empresa en la historia de España*, Madrid, Cívitas, pp. 285-301.
- VIDAL OLIVARES, J. (1997), «La formación de los directivos en la gran empresa: el caso de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España: 1858-1936. Documento de trabajo núm. 9702. Fundación Empresa Pública, Programa de Historia Económica.

DOSSIER

DOSSIER

- VIDAL OLIVARES, J. (1999), «Estructura de la propiedad, de la organización y la gestión de una gran empresa ferroviaria española: el caso de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España, 1858-1936», *Revista de Historia Económica*, XVIII, 3, 1999, pp. 623-662.
- VIDAL OLIVARES, J. y ORTÚÑEZ, P.P. (1999), «State and Private companies in Spanish Railway Sector, 1841-1941», en A. M. KUIJLAARS, K. PRUDON y J.VISSER (eds.), *Business and Society*, Erasmus Universiteit, Rotterdam, pp.123-135.
- VIDAL OLIVARES y ORTÚÑEZ, P.P. (2000), «The internationalization of the ownership in Spanish Railway sector, 1855-1936», *European Business History Association Congress*, Burdeos.