

150 AÑOS DE HISTORIA DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Francisco COMÍN COMÍN, Pablo MARTÍN ACEÑA, Miguel MUÑOZ RUBIO y Javier VIDAL OLIVARES (1998), Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Grupo Anaya, 2 vols., Volumen I: *La era de las concesiones a las compañías privadas*, pp. XX y 403. Volumen II: *La nacionalización de las redes: Renfe y los ferrocarriles autonómicos*, pp. VIII, 332 más 29 de Bibliografía. 30,5 cm. por 21,5 cm. Con estuche.

Parece lógico que el primer número de *Telecomunicaciones, Transportes y Servicios* recoja una reseña sobre la que es, sin duda, mejor visión bibliográfica de conjunto sobre la Historia del sector ferroviario español en estos momentos. Los autores tampoco escatimaron esfuerzos para introducir un primer capítulo, básico, sobre el problema económico del transporte en la llamada etapa preferroviaria que no constituye objeto fundamental de su análisis. Sólo un motivo excepcional podía justificar una obra de estas dimensiones y objetivos. El motivo, se repite con profusión en las primeras páginas, fue la celebración

del sesquicentenario de la circulación del primer ferrocarril en suelo peninsular. Los objetivos: «proponer una descripción del desarrollo del ferrocarril y una interpretación global de nuestra historia ferroviaria en el último siglo y medio» (p. XVI).

150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles ha recibido con anterioridad todo tipo de parabienes procedentes de historiadores y de economistas, que no han dudado en calificarla de «primera enciclopedia del ferrocarril español» [G. de Rus (1999): *Revista de Economía Aplicada*, p. 139], de obra de síntesis «que ha despertado (...) amplias expectativas entre los historiadores económicos» [A. Herranz Loncan (1998): *Revista de Historia Industrial*, p. 229] o, más recientemente en la reseña-resumen elaborada por Pere Pascual, como «estudio muy completo» u «obra de gran ambición» [P. Pascual Domènech (2001): *Revista de Historia Económica*, pp. 228-236]. No me resisto a continuar con los elogios y remedar a mis predecesores. No es sólo enciclopedia o una obra de síntesis sino

que, en sus páginas, se encierra mucha investigación de «primera mano», de la realizada sobre documentación de archivo, de la que aporta novedades en todos los capítulos ferroviarios. Además, si mi memoria no falla, no disponemos para ferrocarriles de otros países de un trabajo de características similares. Las dificultades que François Caron encuentra para finalizar su historia de los ferrocarriles franceses es buen botón de muestra del mérito de estas páginas. En mi opinión los objetivos reconocidos por los autores en su Introducción fueron menores a los finalmente alcanzados. Hasta la Bibliografía es enriquecedora –de ahí la distinción de páginas en el encabezamiento– con un esfuerzo más que notable por introducir las referencias a la literatura extranjera reciente.

No es tan sólo, y sería importante, una obra que pone al día y agrupa los conocimientos científicos alcanzados sobre la historia ferroviaria en nuestro país desde la publicación de Artola y otros en 1978 [Artola (dir.) (1978), *Los Ferrocarriles en España 1844-1943*, dos volúmenes,

Servicio de estudios del Banco de España, Madrid]. En estos nuevos volúmenes, en parte con aquellos mismos materiales y en parte con aportación documental original y más completo ámbito cronológico, se ofrece una primicia internacional en cuanto al modo y objeto de estudio que abarca, realizada de forma más integrada que la obra antes referida, toda una interpretación de la historia de un medio de comunicación que alberga multitud de enseñanzas. En definitiva se trata de un trabajo original, novedoso y de referencia para cualquier estudioso del medio desde cualquiera de sus ópticas, de la Historia Económica de España, de la Historia Económica de la Empresa y, por supuesto, para el público con curiosidad por la materia. Pienso que lo más loable que se puede decir de este trabajo es que, en verdad, es un libro de Historia. Si esta es maestra de vida y quien no la conoce está condenado a repetir los errores cometidos, *150 Años* es el libro que todo directivo de Renfe debe haber leído y que todas aquellas personas empeñadas en la nueva regula-

ción del sector deben conocer desde sus primeras páginas; en definitiva recomendable para todos los que quieran el mejor ferrocarril para el país en el futuro.

Sus autores han conseguido integrar diferentes facetas de la realidad y ofrecer una obra atractiva para un numeroso público. Y es que el ferrocarril, al menos mientras no tuvo otro medio de transporte interior que le hiciera competencia y que introdujera sombras en el cuadro, es una actividad que se erige en atalaya desde la que la observación de otras facetas de la realidad histórica alcanza mayor luminosidad. Así ocurre con la economía, la sociedad, o el papel y capacidad del Estado de intervenir y regular diferentes actividades económicas del período.

150 Años es un gran ejemplo de historia empresarial en donde se analizan con solvencia y claridad los problemas financieros, de organización y estructura tanto de las empresas privadas como de Renfe (regulación e intervención, relaciones con el Estado en definitiva, adquieren un enorme interés desde el análisis del ferrocarril). Aunque, en

ocasiones, el tratarse tantas materias a un tiempo termina abrumando al lector, que se siente incapaz de retener tal cantidad de información; entiendo que es difícil quitar algo en una obra omniabarcante: ¿sobran las páginas destinadas a los ferrocarriles de vía estrecha?, ¿acaso las de los autonómicos o metropolitanos?, ¿es prescindible el conocimiento de las empresas abastecedoras del ferrocarril? o tantos otros aspectos. Mi opinión es que no y pienso que coincido con la de los autores cuando planearon el libro.

De aquí se deriva que, existiendo algunas objeciones, estas deban moderarse ante la comprensiva existencia de límites, también de espacio, quizá excesivamente aprovechado, que afectan a toda obra de pretensiones tan amplias. Voy a huir de redactar un resumen del libro pues ya lo hicieron los autores en los apartados dedicados a la Introducción y las Conclusiones, de imprescindible lectura; así como los anteriores revisores.

No sé si es útil que advierta de aspectos que considero mejorables des-

pués de lo dicho, pero me atrevo a sugerir algunas cuestiones a los autores. En primer término de carácter formal, sin duda no excesivamente importantes. Considero que dada la gran calidad del libro y del trabajo que se comenta debía haberse cuidado una revisión de pruebas (esta sí parece haberse realizado a conciencia en algunas partes del libro, por ejemplo en las Conclusiones) que hubiera impedido el que se deslizaran algunas faltas de ortografía originadas por una incorrecta separación de palabras. Aunque no creo que los autores hayan elegido las fotografías y pies de las mismas hay alguna selección poco adecuada, quizá un ejemplo por cada volumen pueda bastar. En el primer tomo (p. 315) se introduce una fotografía de Alfonso XIII inaugurando el metro de Madrid, como ilustración de las páginas dedicadas a lo que los autores llaman bienio negro, dicho sea de paso, esta denominación para el segundo bienio es poco aceptable. En el segundo tomo (p. 188) la bucólica imagen de unas vacas con el fondo surcado por una unidad de vía estre-

cha merece como comentario al pie que «las líneas de vía estrecha sufrieron la competencia de la carretera», pues muy bien. A propósito de la competencia de la carretera esta está citada en el libro en los dos volúmenes, más no estudiada. Parece absolutamente necesario que sepamos medir cuándo exactamente la carretera empezó a competir con el ferrocarril. En el libro está muy claro cuando ha triunfado la carretera, pero no cuándo se inició este conflicto, pues, parece posible pensar que, una cosa es lo que dijeron las compañías y otra la realidad de esa competencia. Algo parecido ocurriría con la cuestión de la coordinación de transportes, presente en cuanto se estudia sobre la intermodalidad, pero insuficientemente investigado en su arranque histórico y en los problemas surgidos para su regulación. Conste que soy el primero en reconocer las dificultades que estas cuestiones encierran y por tanto estas líneas deben entenderse más como desideratas que como objeciones. También se echan de menos algunas notas, sobre todo en algún apartado de

capítulos del tomo II, que aclarasen, de una parte las fuentes que se han utilizado para la redacción de esas páginas –pienso sobre todo en el capítulo 11 y en los apartados relacionados con los tráficos o la Alta Velocidad– y de otra determinadas cuestiones de tipo técnico no al alcance de todos los públicos –por seguir dentro de ese mismo apartado y simplemente como ejemplo se dice del AVE que cuenta «con ocho motores de tracción trifásicos síncronos autopilotados sin colector» y algunas otras maravillas mecánicas de difícil comprensión–. Quizá sean las páginas dedicadas a la AVE las menos satisfactorias en el conjunto del libro. Se ha evitado en ellas escribir Historia y se ha caído en cuestiones meramente descriptivas, donde no se citan fuentes y en donde se eluden, entre otros, los problemas derivados de las adjudicaciones relacionadas con «este nuevo tipo de tren» (vol. II, p. 263). Entiendo también que es pronto para escribir su historia. En la línea de las denominaciones erradas, originada quizá por un excesivo respeto de la fuente utilizada, se denomi-

na, en el gráfico 3 de la página 69 del volumen II, a la guerra civil de 1936 «guerra española de liberación». En ese mismo gráfico se cometió un error al designar el significado de cada uno de los colores, pues lo que se denomina «crédito extranjero» entre 1920-1939 deben ser «aportaciones del Estado».

Otra de las cuestiones formales afecta a la Bibliografía pues no se han recogido algunas referencias utilizadas en el texto y otras son incompletas.

En el primer volumen son claros los criterios empleados en la división de los capítulos. Pero en el segundo se han mezclado las cuestiones políticas con las ferroviarias para la distinción de los capítulos 9 y 10, pareciendo que la autarquía se extiende hasta 1964, de hecho en la presentación de cuentas y tráficos los datos estadísticos se extienden desde 1941 hasta 1964.

Las representaciones gráficas, cuadros y mapas son muy adecuados e ilustran lo que se ha leído. En algunas ocasiones la profusión en el uso de colores o líneas sólo diferenciadas por su grosor

ha hecho que se dificulte la interpretación de esos materiales. Sólo he podido encontrar una ocasión en que una de estas informaciones se ha descolocado, algo disculpable en un libro que utiliza estos recursos con abundancia. Al tratar sobre la nueva estructura organizativa de Renfe en la p. 271 se dice que se incluye a continuación, no haciéndolo hasta la p. 289.

Otra ausencia es la de la comparación con los ferrocarriles de otros países. También entiendo que se haya omitido pero quizá, dentro del estudio de la política comunitaria en el último capítulo, se hacía más necesario que en otros apartados, al menos un balance con los resultados de dicha política y la situación en cuanto al régimen de explotación de los ferrocarriles europeos, así como los resultados económicos. Algo breve, como se había hecho en el capítulo 6 (p. 292) con las dificultades de la primera guerra mundial y en el capítulo 8 (pp. 19-21) al tratar sobre el rescate y nacionalización en el marco de lo que ocurrió en nuestro entorno. Por cierto que convendría haber aclarado que

la fecha de nacionalización de los ferrocarriles británicos fue 1947 con la creación de la Comisión de Transporte Británico, aparece en el texto pero sin fecha, la única que se ofrece es la de 1962 (British Railways Board).

En el capítulo 9 se trataron algunas cuestiones ya analizadas en el anterior, es lógico pues hay una inevitable conjunción de las fechas y los temas que se abordan, pero lo que es menos justificable es que se hayan repetido las biografías de los directivos y las páginas referidas a los órganos de dirección de Renfe.

Otro aspecto a acometer hubiera sido el de los problemas derivados de la nacionalización. Tuvieron que existir muchas dificultades. En la página 121 se habla de que los talleres de reparación arrastraban de las antiguas compañías su excesivo número y reducida capacidad. Este efectivamente fue un problema, pero de este tipo tuvieron que existir otros muchos que hicieron todavía más compleja la reconstrucción de la posguerra. Quizá en años normales de explotación fueron suficientes los

talleres con que contaban Norte y MZA para sus redes, pero con la unificación se ganaron pocos talleres y se multiplicó el material y sus tipos y el número de reparaciones. Los problemas derivados del cambio de escala de la empresa estarían por estudiar. En cualquier caso todo lo que los autores han hecho no hace sino arrojar puntos de luz y abrir puertas a nuevas investigaciones, así como, a mi juicio, contrastar esa idea que se comienza a admitir en la historiografía según la cual las destrucciones ocasionadas por la guerra civil no fueron para tanto. Aquí se desnudan las destrucciones, estas sí fueron muy importantes; otra cosa es que además se agravaran por el hecho de que la política económica adoptada fue la peor de las posibles. De entre los problemas que pudo originar la nacionalización se aborda en el libro, aunque no desde esta perspectiva, la cuestión de los trabajadores: la continuidad fue la nota dominante en todas las escalas. ¿No quedaba otro remedio?, ¿era la mejor solución?, en este último caso ¿no sería este también un «activo» por el

que compensar a las empresas privadas?

Cuando las «insuficiencias» o «peros» son de tan poca entidad, señalados con el deseo de ayudar a los autores en el caso de que hubiera una segunda edición, queda patente de por sí el acierto de conjunto que supone este libro. Desde el esfuerzo unificador del estilo, a la estructura y aspectos abordados en él. Todo resulta de interés. De manera especial la larga duración de los hechos que se historiarían. A pesar de la división en dos volúmenes y de que existan diferencias entre ellos marcadas por las fuentes archivísticas empleadas, el protagonista es el mismo en los dos y los grandes temas, como no podía ser de otro modo, están presentes en todos los capítulos ferroviarios: el papel del Estado; la necesidad –bajo el régimen que sea– de recursos proporcionados por este; su papel económico; las relaciones entre las compañías concesionarias o la propia Renfe con los gobiernos; la evolución de los organigramas de dirección y gestión. La lista sería interminable. Hay por ejemplo un par de gráficos que quedan humil-

damente ocultos en la página 105 del segundo volumen, en que se representa la evolución de tarifas y coste de la vida desde 1913 a 1962 que son verdaderamente «gráficos» de las dificultades, comunes a compañías privadas y Renfe, en el desempeño de su actividad económica. Esas dificultades para las empresas privadas han sido correctamente analizadas en el primer volumen y se retoman al final del capítulo que cronológicamente abarca hasta 1964. Los problemas han sido los mismos en uno y otro períodos y se pueden resumir, en un exceso de simplificación, como los autores repiten en numerosas ocasiones y recuerdan en las conclusiones, en la desafortunada regulación que ha sufrido el sector y, aunque en esto sean más cautos, en el exceso de intervención por parte del Estado. Este último punto lo pondrían en evidencia, de un lado el primer informe externo realizado por el BIRD en 1962 que tendrá tanto que ver en el Estatuto de la compañía de 1964, en donde se planteaba como imperiosa necesidad de modificación la interven-

ción constante del Estado (p. 118) y, de otro, el llamado Libro Blanco de 1979 en donde se decía (pp. 200-201) que «las empresas ferroviarias deberían funcionar con plena autonomía y en régimen mercantil libre y poder fijar libremente sus tarifas». Esta frase, sino supiéramos que procede del Libro Blanco, bien pudiéramos adjudicársela a cualquiera de los directores generales de las antiguas concesionarias, como se puso de manifiesto en el tomo I en diversas ocasiones al ser solicitud constante de las grandes compañías la de que se les autorizara a incrementar las tarifas máximas. Por estos temas en que he centrado mi exposición considero que el capítulo 10 es un capítulo clave del libro y, en particular, los apartados 1 y 2 y 5 a 7, que están acompañados además de un excelente material gráfico. El capítulo viene precedido de las páginas 93 a 109, rotundas en la expresividad de su redacción y material gráfico, clarividentes, para mostrar cómo «la carretera se adueñó de la práctica totalidad de la nueva demanda de transporte que generó el

desarrollo económico de aquellos años (cincuenta)» (p. 93) y las consecuencias en la cuenta de explotación y evolución patrimonial de la empresa. Quizá en todo ello lo que echemos de menos sea cómo se vieron estas dificultades desde dentro, desde la propia empresa, qué hicieron sus gestores, si le venía impuesta la política comercial o no... Supongo que el diferente tipo de información que proporcionan las fuentes empleadas en la redacción del tomo I y del tomo II expliquen también las diferencias que, en este sentido, existen entre unos y otros capítulos. Las empresas están más presentes en la primera parte. La visión de largo plazo que ofrece el libro permite de alguna manera exonerar a los directivos de las empresas privadas: el mantenimiento de los organigramas hasta los años ochenta y de sus directivos en los primeros años, los condicionantes impuestos por el BIRD o el Banco Mundial para la concesión de créditos, el Libro Blanco o los diferentes informes de las comisiones de expertos reunidas por los gobiernos democráticos para analizar

los problemas del sector y que no son sino exposición de dificultades históricas, los déficit que caracterizaron la historia de Renfe, no hacen sino validar su gestión y sus argumentos en defensa de los intereses de la explotación. Una prueba más de lo «poco» que han cambiado las cosas está en la estructura de las masas patrimoniales en el activo y pasivo estudiadas para Norte y MZA en tomo I, p. 364 y ss. y para Renfe en tomo II p. 267 y ss., como ejemplos finales de un ciclo puesto que son problemas que se estudian para cada bloque cronológico, con el inmovilizado como principal partida del activo.

En definitiva, otra de las virtudes del libro, se hace evidente que todavía caben muchas investigaciones e investigadores para una mejor comprensión de la materia, puesto que este trabajo abre grandes horizontes, erigiéndose en referente para los que vengan detrás.

Son abundantes los reclamos a los que acudir e inacabable mi trabajo que forzosamente debe ser breve y que aspira a conseguir que el lector acuda a la fuente

original para comprobar que, efectivamente, estamos ante un gran libro, ante una inmejorable atalaya desde la que contemplar más de 150 años de nuestra historia reciente.

PEDRO PABLO ORTÚÑEZ GOICOLEA
Universidad de Valladolid

CLAVES DE LA ECONOMÍA MUNDIAL

Carlos ABAD y Vicente DONOSO (directores) (2000). ICEX (Instituto Español de Comercio Exterior), Madrid, 895 páginas.

Claves de la economía mundial es un libro de envergadura enciclopédica, y como moderna enciclopedia que es, cuenta con un CD-ROM que permite la constante actualización de los datos. Esto se logra gracias a que el CD-ROM está lleno de enlaces con las principales páginas de Internet de las mejores instituciones (nacionales e internacionales) que ofrecen datos estadísticos.

Pero el mérito real de la obra no está sólo en su aparato estadístico y de recogida de información. Los

directores de este libro han sabido rodearse de más de setenta autores y asesores para redactar los artículos de fondo y las descripciones económicas de los países. Estos análisis funcionan como auténticas guías críticas de la información que más tarde se puede ampliar por Internet.

En este libro el lector encontrará dos grandes partes. La primera está dedicada a los trabajos encargados a los mejores especialistas nacionales e internacionales, acerca de la globalización, la competitividad y el desarrollo económico. Estas contribuciones no son muy extensas, y su objetivo es el de dar un panorama general sobre el estado de las naciones del mundo. La bibliografía es escueta y muy precisa, así como la información de las tablas y gráficos que acompañan a cada texto. Al final de la lectura de esta parte es fácil hacerse una idea de cuales son los principales flujos comerciales en el mundo, la evolución de los mercados financieros, las transformaciones más generales de las empresas (con todo el juego de fusiones, adquisiciones e inversiones directas), la calidad am-

biental y la seguridad militar. Los directores de la obra han querido dar mayor relevancia a cuatro de estas aportaciones:

- Michael Porter, Jeffrey L. Furman y Scott Stern «Los factores impulsores de la capacidad innovadora nacional: implicaciones para España y América Latina»
- Enrique V. Iglesias, «América Latina en los albores del siglo XXI»
- Peter D. Sutherland, «Gestión de la economía internacional en la era de la globalización»
- Dani Rodrik «¿Hasta dónde llegará la integración internacional?»

En estos casos se trata de catedráticos de las más prestigiosas universidades del mundo o de dirigentes de instituciones económicas internacionales como el GATT o el Banco Interamericano de Desarrollo.

Uno de los aciertos de la obra es que da cabida a los trabajos de autores que pertenecen a departamentos de análisis y estudios de empresas y bancos privados. Incluso abren una sección especial para los comentarios de presidentes o de delegados de grandes com-