

Cuatro monografías de la historiografía ferroviaria española. Una reseña bibliográfica

Si bien es cierto que la historia ocupó un papel relevante en los escritos producidos desde el origen de los caminos de hierro, en 1973, la historiografía ferroviaria española se componía de muy pocas monografías. Aunque éstas eran eminentemente descriptivas, ello no fue obstáculo alguno para que, haciéndose eco de los contemporáneos, conformaran varios paradigmas que se incorporarían como argumentaciones posteriores: el inicio tardío de la construcción de la red ferroviaria; la influencia negativa del relieve peninsular; el grave error que supuso establecer un ancho de vía distinto al asentado en el resto de Europa; la falta de capitales; y la evasiva actitud del Estado.

El origen de la historiografía elaborada con metodologías académicas surgió en Estados Unidos cuando, en 1952, Rondo Cameron leyó en la Universidad de Chicago su tesis doctoral, dirigida por el prestigioso hispanista Earl J. Hamilton y publicada en España en 1971, tras una versión previa francesa de 1961, como *Francia y el desarrollo económico de Europa, 1800-1914*. Y continuó con las investigaciones de dos discípulos del propio Cameron, como fueron David R. Ringrose, quien publicó en 1972 *Transportation and Economic Stagnation in Spain, 1750-1850*, y Gabriel Tortella, que hizo lo propio en 1973 con *Los orígenes del capitalismo de España: banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*.

■ Los orígenes

A partir de entonces la producción historiográfica se desarrolló exclusivamente en tierras nativas, logrando ser en pocos años tan copiosa como excelente, lo cual hace muy difícil elegir cuatro monografías que la representen. Pero, sin duda, la primera de ellas sería siempre *Los orígenes* de Tortella porque desencadenó la historiografía ferroviaria autóctona y determinó los temas que la ocuparían durante varias décadas.

A pesar de que, *sensu stricto*, ésta no es, como se cuidó de dejar claro el mismo autor en el prólogo de la segunda edición, una monografía específica sobre ferrocarriles, al otorgarles un rol fundamental en la inter-

pretación que construyó para explicar el fracaso con el que saldó el primer intento de alcanzar la industrialización, los convirtió en un objeto de análisis preferente.

Tortella, partiendo del paradigma de que el sector financiero es el elemento estratégico que determina el crecimiento económico moderno, concluyó que lo que provocó el mencionado infortunio fue, precisamente, el incumplimiento por parte de éste de su papel, habida cuenta de que su debilidad estructural le hizo caer presa del manejo arbitrario de los gobiernos de turno.

No obstante, para la historiografía ferroviaria lo más relevante fue, por un lado, que, para probar esta tesis, Tortella tuvo que demostrar, asimismo, que el poderoso aparato institucional configurado por los *progresistas* para canalizar el ahorro hacia los caminos de hierro generó, a su vez, distorsiones fundamentales que llevaron al sector bancario a una situación límite que no pudo superar por los motivos señalados.

Y, por otro, que este ejercicio le llevó, igualmente, a confeccionar, mediante una metodología empírica, una primera historia de los ferrocarriles españoles situada en el contexto general de la economía española y a poner sobre la mesa sus interrogantes esenciales; todo lo cual se convirtió, por añadidura, en la guía del posterior quehacer historiográfico. Por estas razones

es recomendable leer atentamente *Los orígenes* si de lo que se trata es de sumergirse en la historia ferroviaria española.

■ El fracaso de la revolución industrial en España

Esta idea de que los liberales *moderados* y *progresistas* planificaron mal el ferrocarril fue reforzada por Jordi Nadal en 1975 en *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*, monografía que, como la de Tortella, no era específicamente ferroviaria, pero que, también, otorgaba a los caminos de hierro un protagonismo decisivo. Si bien *El fracaso* reconocía que el malogro de este primer intento de industrialización se debió a circunstancias extra ferroviarias —la inadaptación del sistema político y social a las nuevas realidades económicas planteadas después de la pérdida de las



posiciones continentales de América»—, el mecanismo de financiación diseñado por los *progresistas* causó, al contrario de lo sostenido por aquél, más bien, una gravísima escasez de recursos propios de las concesionarias que devino en el rápido levantamiento de un sistema ferroviario que se mostraría muy pronto «inadecuado para las necesidades indígenas», hecho agravado, además, por el erróneo trazado radial.

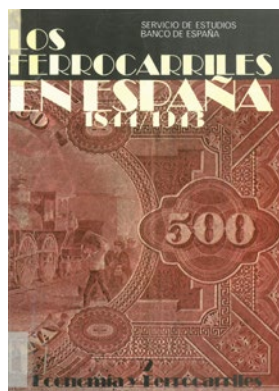
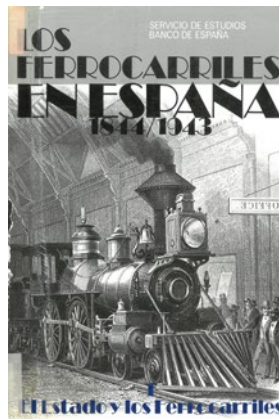
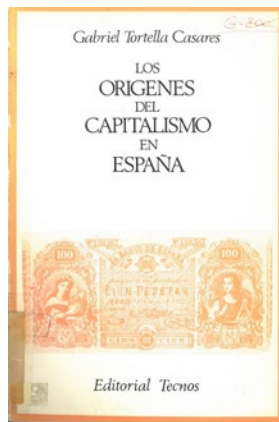
Así, pues, a la altura de 1975, la neonata historiografía ferroviaria había sido capaz de construir varios marcos interpretativos sobre el papel desempeñado por el ferrocarril en la economía española durante la segunda mitad del siglo XIX. Éstos eran distintos, y en algunos aspectos opuestos, pero la idea dominante que prevaleció fue que los ferrocarriles fueron diseñados y desarrollados erróneamente y que, por tanto, eran responsables esenciales del fracaso de este primer intento de modernizar la economía española. Pero, eso sí, seguía faltando una monografía propia del nuevo sistema de transporte.

■ Los ferrocarriles en España

Carencia que no tardó en ser cubierta puesto que, en efecto, un equipo de historiadores, bajo la dirección de Miguel Artola, publicaron en 1978 *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Fue esta una edición llevada a cabo por el Servicio de Estudios del Banco de España, y apoyada directamente por la División de Documentación de Renfe, cuyo Consejo de Administración creó en 1979 el Servicio de Estudios Histórico, hechos que revelan el interés dado por estas corporaciones a la historia ferroviaria.

Según las palabras de sus autores, con este ensayo pretendían verificar, mediante la utilización de recursos empíricos, los paradigmas preexistentes, que, en algunos de los casos, consideraban que no tenían más valor «que el que se deriva [ba] de la simple repetición de una afirmación nunca probada». No fue, por tanto, casualidad alguna que la estructura temática de la obra respondiera con bastante fidelidad a su propósito, o, como su director denominó con evidente ironía, a los «grandes debates» de la historiografía ferroviaria.

Fue ésta la primera monografía global sobre la historia de los ferrocarriles españoles, razón por la cual se convierte en la siguiente obra de referencia elegida por esta reseña bibliográfica.



En su primer volumen, Diego Mateo del Peral analizó la política legislativa en materia ferroviaria; Ramón Cordero y Fernando Menéndez acometieron el primer estudio completo sobre el sistema ferroviario español, concluyendo que fue un acierto imponer un ancho de vía unificado, aunque el elegido representara un problema para los tráficos internacionales, y una red radial «arborescente»; y el propio Artola abordó el papel desempeñado por el Estado, concluyendo que arrojaba un saldo final que distaba «mucho de la habitual imagen de signo contrario imperante en los grandes debates en torno a la gestión de las compañías, imagen literaria directamente transferida a la historiografía».

En el segundo volumen, Pedro Tedde de Lorca elaboró una primera historia de las concesionarias ferroviarias, coligiendo que éstas desempeñaron un papel positivo para la extensión de los mecanismos de mercado en el contexto de una economía agraria y que el ferrocarril fue un negocio modesto que proporcionó beneficios menores a los obtenidos en otros alternativos debido a circunstancias desfavorables más que a errores propios; y, por último, Rafael Anes Álvarez efectuó un primer análisis de la contribución de los ferrocarriles a la economía española desde el punto de vista de la demanda, concluyendo que fue positiva.

A pesar de sus innegables contribuciones, entre las que se debe destacar la ampliación del marco en el que se había desarrollado la investigación hasta ese momento, *Los ferrocarriles en España* ni fue capaz de liberar a la historiografía de disertar sobre cuál había sido la responsabilidad del ferrocarril en el fracaso del primer intento de industrialización, ya que esta idea siguió prevaleciendo sobre cualquier otra explicación, ni obtuvo el reconocimiento de haber alcanzado sus propósitos básicos.

Sin apenas tiempo para digerir esta monografía, se incorporó un nuevo ejercicio epistemológico a la historiografía ferroviaria moderna española cuando en el seminario, auspiciado por Renfe en su Palacio de Fernán Núñez durante el mes de diciembre de 1979, sus organizadores decidieron someter los principales paradigmas a la validación científica que proporcionaba la metodología de la *Nueva Historia Económica*.

El encuentro contó con la participación de los principales especialistas internacionales de esta escuela —Patrick O'Brien, Max Hartwell, Rainer Fremdling,

Stefano Fenoaltea, François Caron y Gianni Toniolo—, así como con los historiadores españoles dedicados, en ese momento, al ferrocarril —Miguel Artola, Jordi Nadal, Gabriel Tortella, Pedro Tedde, Pere Pascual y Antonio Gómez Mendoza.

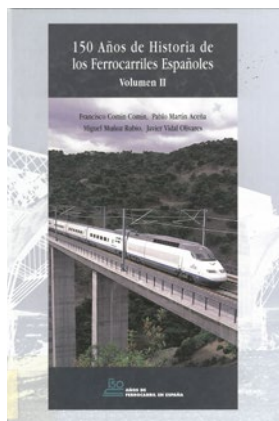
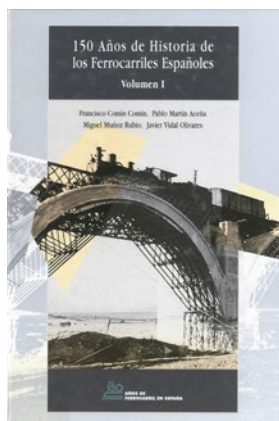
■ Ferrocarriles y desarrollo económico

El seminario puso su lente sobre el papel desempeñado por el ferrocarril en el crecimiento económico europeo durante el siglo XIX con la justificación de que era necesario hallar en el marco comparativo claves interpretativas para el caso español. Su parte esencial fue publicada dos años después con el título de *Los ferrocarriles y el desarrollo económico de Europa Occidental durante el siglo XIX*, tercera publicación seleccionada puesto que, entre otras circunstancias, se convirtió en la matriz de la actividad investigadora y congresual que se desplegaría años más tarde en España.

A la postre, estas discusiones operaron como el mejor estímulo para que la historiografía ferroviaria no dejara de avanzar con relevantes trabajos pioneros como los de José Morilla y Pere Pascual, quienes abrieron una nueva línea de investigación centrada en los casos regionales; y Tedde de Lorca, que, en un artículo publicado en *Investigaciones Económicas* que completó lo trabajado sobre Andaluces en «*Los ferrocarriles en España*», acabó de asentar la historia de la empresa.

Los historiadores que, durante la década de los años ochenta, se incorporaron a la investigación lo hicieron ampliando los temas tratados y, gracias a ello, relevando que la contribución de los ferrocarriles españoles a la conformación de la sociedad contemporánea iba mucho más allá de lo contenido en los «grandes debates». No solo siguieron elaborándose estudios sobre el papel desempeñado por el ferrocarril en los diferentes contextos regionales, sino que también, durante la década siguiente, se acometió el análisis de la actuación del Estado a partir de 1914 y de las propias explotadoras.

Fue en el Congreso de Historia Ferroviaria, organizado en Alicante durante 1998 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, con el propósito de compilar todo el trabajo realizado hasta ese momento, donde se hizo evidente que la historiografía ferroviaria había alcanzado su mayoría de edad. La participación de especialistas europeos y americanos, que mostró, por ende, que la historiografía ferroviaria internacional iba mucho más allá de lo aportado por la Nueva Historia Económica, contribuyó con un marco de referencia



más plural y complejo que el manejado hasta entonces.

■ Sesquicentenario

Con *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, monografía firmada en 1998 por Francisco Comín, Pablo Martín Aceña, Miguel Muñoz Rubio y Javier Vidal Olivares, se cierra esta selección. La Fundación comprendió que, dada la «explosión» historiográfica acontecida desde 1973, resultaba obligado actualizar el marco interpretativo existente recogiendo este avance, motivo por el cual esta monografía fue propiciada también por una institución pública. Cabe destacar que se trata de una investigación construida sobre una interpretación de largo plazo, que, además, integra la etapa pública, puesto que los anteriores la habían omitido.

Precisamente, el libro se organiza en dos volúmenes dedicados, respectivamente, a dichas eras. En el primero se estudia el transporte preferroviario, y el desarrollo de las

redes nacional y regional mediante una organización cronológica que se articula, a su vez, por temas centrales como son la incidencia del ferrocarril en el crecimiento económico —como oferente y demandante—, la historia empresarial de las concesionarias, la historia social, la innovación tecnológica o el papel del Estado.

El segundo estudia cronológicamente el ferrocarril durante el periodo que ha sido explotado por el Estado, debiéndose destacar la novedad de abordar lo ocurrido durante la Guerra de 1936 y el reciente caso de las compañías autonómicas.

150 años de historia es, hasta el momento, la única monografía que ha compuesto una historia de los ferrocarriles españoles a lo largo de sus primeros 150 años de vida y que ha tenido en cuenta la amplitud de temas que ésta conlleva. Dada su elección analítica y habida cuenta de los cambios sustantivos que han conocido la economía y la sociedad española durante este dilatado periodo, son múltiples los paradigmas que contiene. No obstante, todo lo acontecido, desde entonces, como el desarrollo de las líneas de alta velocidad o la liberalización del mercado, hace recomendable su actualización.

Es evidente que estas obras no pueden sustituir a las numerosas y sobresalientes monografías que conforman, hoy en día, la historiografía ferroviaria española. Pero sí tienen la virtud de acceder a todas ellas e identificar las principales características de la historia del ferrocarril español. ■

MIGUEL MUÑOZ RUBIO - HISTORIADOR DE LA FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES