LOS FERROCARRILES EN ESPAÑA

1844/1943

Una importante aportación para la investigación histórico-económica

Fernando F. SANZ

La medalla conmemorativa de la inauguración del ferrocarril Barcelona-Mataró (1848). La leyenda "Nihil ipsa velocius" quiere significar la velocidad imbatible, en aquellos años, de la locomotora.

DIVERSOS son los factores y motivos políticos, económicos, sociales (entre ellos la inferioridad de condiciones con que debe soportar el tren la competencia del transporte por carretera) que han dado como resultado la realidad, mejor o peor, de nuestro ferrocarril actual. Lo cierto es que la misma crisis económica y la falta de recursos del Estado exigen la adopción de una serie de medidas que plantean difíciles disyuntivas y, sobre todo, la necesidad de racionalizar un sector que padece las consecuencias de una serie de errores acumulados, falsas soluciones y la carencia de una coordinación que evite, por un lado, la infrautilización de la Red y, de otro, fomentar el ahorro de recursos en un país que tanto los necesita.

La estructura de nuestra Red es poco competitiva, y algunos datos pueden servir de ejemplo: el recorrido medio de una tonelada no sobrepasa los 300 kilómetros, cifra que hace imposible que los ingresos superen a los costos; los mayores tráficos son, además, de productos de mucho peso y poco valor, y la escasez de inversiones impide al ferrocarril competir con la carretera con la mejora del servicio.

¿Por qué nuestra Red ferroviaria ha llegado a esta situación? En primer lugar, porque es fundamentalmente una herencia del pasado. Un pasado que se remonta hasta los primeros intentos de construir ferrocarriles en España.

Poner este pasado en el microscopio de la investigación, desmenuzarlo, contemplar las decisiones que en su día marcaron paso a paso la creación de esta Red es el intento que se ha traducido en la obra "Los ferrocarriles en España (1844-1943)", realizado por un equipo de economistas, dirigido por don Miguel Artola y patrocinado por el Servicio de Estudios del Banco de España (1).

GRAN LABOR DE INVESTIGACION

Los dos tomos de que consta la obra —el primero con el subtítulo de "El Estado y los ferrocarriles" y el segundo con el de "Economía y ferrocarril"— son, ante todo, uno de los intentos más serios de investigación histórica-económica sobre nuestros ferrocarriles realizados hasta la fecha. Esboza incluso algunas teorías para globalizar la política de transportes, pero como el estudio concluye precisamente en el momento de la nacionalización de las compañías, en 1941, cuando se crea la RENFE, las conclusiones no abandonan la objetividad histórica, que sólo juzga el pasado y deja sin contestar la gran interrogante que se abre ante el futuro de los ferrocarriles.

Sin embargo, las premisas que establecen Artola y sus colaboradores permitirán contar con nuevos elementos de juicio a la hora de valorar este futuro, porque hay algunas circunstancias de las que condicionaron el nacimiento y posterior evolución de la Red ferroviaria que aún siguen vigentes. La fundamental es, sin duda, la escasez de recursos y la indiferencia del Estado para adoptar el protagonismo necesario y conseguir una Red racional, limitándose su papel fundamentalmente a la labor de control y fiscalización de las compañías,

- *Los problemas de nuestra Red ferroviaria son en buena parte herencia del pasado.*
- *Muchas de las circunstancias que condicionaron el nacimiento y evolución de nuestros ferrocarriles siguen vigentes.*

(1) "Los ferrocarriles en España (1844-1943)", dos tomos. Tomo I: "El Estado y los ferrocarriles". Tomo II: "Economía y ferrocarriles", Miguel Artola y equipo de colaboradores. Ed. Servicio Estudios del Banco de España. 458 y 562 páginas, respectivamente.

Puente del Besós, en la línea decana de los ferrocarriles españoles, según un grabado de la época (1848).

El entonces Príncipe de España, hoy Rey don Juan Carlos, presidió en Madrid los actos de despedida de la tracción de vapor y apagó la última locomotora de este tipo de tracción que circulaba oficialmente por las líneas de Renfe.

● *En la legislación ferroviaria, como en tantas otras cosas, España imitó a Francia.*

● *La escasez de recursos ha sido siempre la constante que ha impedido una actuación más activa del Estado.*

que impidió a éstas un mayor desarrollo. En la legislación ferroviaria, como en tantas otras cosas, España imitó a Francia, eligiendo el sistema mixto; es decir, concesiones privadas, pero con un control severo del Estado. No se eligió la política liberal de Gran Bretaña o Estados Unidos de dejar en completa libertad a las compañías, ni la iniciativa estatal para construir las líneas como en Bélgica.

La escasez de recursos ya citada y el mismo espíritu liberal de la época, impusieron el sistema que finalmente prevaleció tras largos años de vacilaciones y proyectos en los que se discutieron las fórmulas más adecuadas para las concesiones y