

política española y europea del siglo XX. Un trabajo inestimable para el debate por su calidad y la agudeza de sus observaciones, así como por la redacción fluida y clara de la que hace gala el autor y del que el lector, tanto especializado como no, queda hambriento y a la espera de más.

Conférence Européenne des Ministres des Transports: *Table Ronde* [Colección de documentos]. París, Servicio de Publicaciones de la OCDE, 1968-2008

Por M^a Dolores Alonso Redondo
(Fundación de los Ferrocarriles Españoles)

La publicación de estos documentos responde a una iniciativa de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT), reconvertida, desde mayo de 2008, en Foro Internacional de Transporte. Su difusión es realizada por el Servicio de Publicaciones de la OCDE. Esta colección cuenta, como veremos, con una larga trayectoria, por lo que constituye una interesante fuente de información tanto para el estudio de la economía y política de los transportes en el momento actual como para el análisis de la evolución de esta cuestión en las cuatro últimas décadas.

La CEMT se creó, como foro de cooperación política al servicio de los Ministros de Transportes, por un protocolo firmado en Bruselas el 17 de octubre de 1953, y asociado, administrativamente, al Secretariado de la OCDE. Esta organización intergubernamental agrupaba entonces a los Ministros de Transportes de 19 países: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Noruega, Holanda, Portugal, Reino Unido, Suecia, Suiza, Turquía y Yugoslavia; además de cuatro países asociados: Australia, Canadá, EE.UU. y Japón. Actualmente ya son 43 los componentes, más siete miembros asociados y un miembro observador.

Sus objetivos eran tomar medidas destinadas a realizar, en un marco general o regional, la mejor utilización y el desarrollo más racional de los transportes interiores europeos de importancia internacional. Además, pretendía coordinar y promover los trabajos de organizaciones internacionales interesadas en los transportes interiores europeos (fe-

rocarril, carretera, vías navegables...), teniendo en cuenta la actividad de las autoridades supranacionales en este campo. Hoy, estos objetivos han variado para adaptarse al contexto actual y su papel consiste ahora, por un lado en facilitar la puesta en práctica de un sistema paneuropeo integrado de transportes, económica y técnicamente eficaz, cuyo funcionamiento en cuanto a la seguridad y protección del medio ambiente corresponda a las más elevadas exigencias posibles, y cuya dimensión social ocupe plenamente el lugar que merece; por otro, pretende ayudar al establecimiento de un puente, en el plano político, entre la UE y los demás países del continente europeo. Entre sus actividades científicas, la Conferencia organiza Simposios, Seminarios y *Tables Rondes* (Mesas Redondas) sobre temas concernientes a la economía del transporte. Sus resultados sirven de base a la elaboración de proposiciones de decisiones políticas que se someten a los Ministros.

Así, el nº 1 de esta colección, se publica el 4 de junio de 1968, con difusión restringida. Se trataba del informe sobre la primera *Table Ronde* de Economía del Transporte que tuvo lugar en París entre el 8 y 10 de mayo de 1968, sobre el tema "Proposiciones de las Instituciones Científicas para el establecimiento de Programas prospectivos de investigación en materia de economía del transporte". En la introducción de este primer documento se explica el origen de estas reuniones: al término del Simposio de Economía del Transporte organizado el año anterior en Munich por la CEMT, numerosos participantes expresaron su deseo de instituir contactos más frecuentes para tratar temas concretos, con el fin de extraer del Simposio conclusiones que permitieran acercarse más a la práctica y profundizar en la investigación en círculos restringidos de especialistas. Desde esta óptica, los Simposios constituirían el foro para un intercambio de ideas sobre el pensamiento económico en materia de transportes a una muy amplia escala, que se completaría con esta iniciativa de la CEMT de organizar un ciclo de *Tables Rondes*, encuentros de especialistas llamados a incidir en determinados temas o cuestiones que los Simposios hubieran puesto en evidencia. Estos encuentros se preveían a un ritmo de tres o cuatro por año, sin periodicidad fija, y reunirían a una quincena de especialistas que, sobre la base de un informe introductorio, procederían a un examen detallado del tema. La elección de los temas se inspiraría en la actualidad científica y sería definida por el Comité de Investigaciones

Económicas de la CEMT, y la elección de los participantes se haría de manera que estuvieran representadas las principales corrientes de opinión científica con vistas a introducir una confrontación entre la teoría pura y la aplicada. Los técnicos, especialistas o expertos participantes provenían de las empresas ferroviarias, ministerios o universidades.

En ese momento, se plantea una segunda fase que buscaría la transposición de las conclusiones de la investigación al dominio de la política de transportes. Se decide la difusión en inglés y francés a las instituciones e instancias interesadas.

Actualmente, podemos acceder a través de internet a la información sobre los títulos de esta serie desde el nº 89 hasta el más actual, en la versión francesa; y desde el nº 42 hasta el más reciente, en el caso de la versión en inglés. Desde el número 105 existe la versión pdf además de la versión papel, en algunos casos, de libre descarga y se incluye un resumen sólo a partir del nº 94, salvo raras excepciones. Sin embargo, los números anteriores al 105 están agotados (excepto el nº 91 en francés). El último número (nº 139) se ha publicado en junio de este año. La colección completa se puede consultar en la Biblioteca Ferroviaria de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Versión en inglés:

<http://www.oecdbookshop.org/oecd/book-seriesindex.asp?LANG=en&CID=&DS=Book%20Series&sort>

Versión en francés:

<http://www.oecdbookshop.org/oecd/book-seriesindex.asp?LANG=fr&CID=&DS=Book%20Series&sort>

Para hacer una reseña abarcable y adaptada a lo que nos proponemos en este acercamiento, hemos seleccionado sólo los ocho títulos de la colección que se refieren específicamente al tema ferroviario, aunque obviamente podemos encontrar referencias al ferrocarril en otros muchos documentos que tratan el transporte desde una óptica más amplia, como el transporte urbano, colectivo o el transporte intermodal. Los dos documentos más antiguos (TR 14 y 39), de los años setenta, plantearon el papel del ferrocarril dentro de un amplio contexto económico, mientras que en los noventa (TR 90, 103 y 107), se debatieron cuestiones que tenían que ver con el cambio hacia la privatización que se estaba operando ya en el sector ferroviario y que enlaza igualmente con el tratamiento de otros

temas relacionados aunque más puntuales planteados en la TR 120 de 2001 sobre el futuro del ferrocarril en los países del Este, y en la TR 125 de 2002, sobre la adaptación del transporte ferroviario de mercancías a este nuevo panorama. Por fin, un tema marginal pero igualmente interesante, se presenta en el número 47, referido a la oferta del ferrocarril en el ámbito urbano.

TR 14: Participación del ferrocarril en la economía de mercado (2-4 de junio de 1971)

La cuestión de partida es si existe o se da realmente esa situación de economía de mercado para los diferentes medios de transporte y en concreto para el ferrocarril. La tarea del ferrocarril consistiría, desde esta perspectiva, en la satisfacción óptima y sostenible de las necesidades siguiendo criterios de rentabilidad. Bajo esta óptica, la economía de mercado aparecía entonces como un ideal, casi una utopía, ya que el ferrocarril difícilmente podía luchar sobre un terreno puramente competitivo. Se alude al transporte de viajeros, distinguiendo entre la corta y larga distancia, y al transporte de mercancías, con una situación aún más delicada en este aspecto, y se exponen las particularidades en cada caso de la oferta y la demanda. En sus conclusiones esta TR establece que, a pesar de las difíciles perspectivas del momento, el ferrocarril tiene posibilidades apreciables de desarrollo en una economía de mercado, si va de la mano de la cooperación y la integración internacionales, mediante fórmulas estimuladas por los gobiernos nacionales. Incluye anexo bibliográfico.

TR 39: Perspectivas económicas de los ferrocarriles (19-20 de octubre de 1977)

Las conclusiones de esta TR se presentaron como uno de los documentos de base en el debate sobre el problema del ferrocarril en el Consejo de Ministros de Transportes de diciembre de aquel año. La situación económica para los ferrocarriles entonces era consecuencia más de las dificultades estructurales que de fluctuaciones coyunturales. Las soluciones, pues, tendrían que vislumbrarse en una concepción a largo plazo, aunque con actuaciones a corto y medio plazo para estabilizar y corregir la situación, siempre teniendo en cuenta la demanda futura y las posibilidades técnicas y económicas del ferrocarril para satisfacer esa demanda. Se analizan, desde esta perspectiva, diversos aspectos: el sector de viajeros, mercancías, inversiones, tráfico de detalle, costes sociales, cuestiones técnicas, organización de las empresas y redes y cooperación internacional.

TR 47: Posibilidades ofertadas por los ferrocarriles en el medio urbano (26-27 de junio de 1977)

Esta reunión presenta algunas peculiaridades: se celebró en Hamburgo, y no París y, en lugar de una presentación general se exponen casos de distintas ciudades europeas, por lo que la participación fue más amplia de lo habitual. Se decidió dejar a un lado los casos de las grandes ciudades como París o Londres, que merecían un análisis aparte y de las que ya existían múltiples estudios. Las ciudades estudiadas son Amsterdam, Barcelona, Madrid, Bruselas, Copenhague, Hamburgo, Lille, Liverpool, Milán, Munich, Nápoles, Newcastle, Oslo y Viena. En el informe de síntesis encargado a un experto, que sustituye a las habituales conclusiones, se determinan sobre un plano global las posibilidades ofertadas por la utilización de los ferrocarriles en el medio urbano y se establecen un cierto número de principios generales de acción a partir de las diferentes experiencias.

TR 90: Privatización del ferrocarril (4-5 de febrero de 1993)

La privatización de los ferrocarriles era ya entonces una cuestión de actualidad: numerosos países tenían ya en curso este proceso, con el objetivo de disminuir los déficits de explotación, y sobre todo aumentar la competitividad de las redes ferroviarias. A la hora de enfrentarse a cuestiones como la alta velocidad, la congestión del tráfico y la protección del medio ambiente, la privatización de los ferrocarriles no presenta criterios homogéneos. Esta *Table Ronde* clarifica los retos, analiza un determinado número de ejemplos y define los potenciales obstáculos. Muestra además las dificultades inherentes al proyecto y sus perspectivas de puesta en marcha.

TR 103: La separación infraestructura/explotación en los servicios ferroviarios (13-14 de junio de 1996)

La separación de la gestión de las infraestructuras y la explotación de los servicios es un punto esencial de la reforma ferroviaria en Europa. La TR 103 dio a los expertos de todos los países de la CEMT, pero también de Estados Unidos y de Japón, la ocasión de debatir sobre experiencias y proyectos desarrollados en este ámbito. Se discuten las causas que habían llevado a promover esta separación en Europa, los objetivos que se esperaba alcanzar, la forma de llevarla a la práctica, sus ventajas, inconvenientes, riesgos y precauciones que era necesario tomar. Asimismo se aportaba el balance y la

experiencia de países que ya habían llevado a cabo esta separación: Alemania, Reino Unido, Suecia, Estados Unidos y Japón.

TR 107: Los cánones de uso de las infraestructuras ferroviarias (26-27 de marzo de 1998)

La separación operada en Europa, al menos en un plano contable, entre infraestructura y explotación de trenes se ha visto acompañada de la introducción progresiva de cánones de acceso a la infraestructura destinados a cubrir los costes de circulación de los trenes. Determinar el montante y la forma de estos cánones no es fácil, a falta de experiencias verdaderamente concluyentes en este campo. De hecho, los sistemas de cánones difieren sensiblemente según el país y los objetivos perseguidos para la puesta en servicio de este tipo de tarificación son múltiples, incluso contradictorios. De cara a esta constante, esta TR pretende recordar, a través de informes introductorios y subsiguientes debates, algunos de los principios económicos fundamentales que aclaren lo que podría ser un sistema racional de cánones de uso de la infraestructura ferroviaria. Permite así poner el acento sobre uno de los aspectos determinantes de la reforma ferroviaria en Europa. Examina particularmente las experiencias de Alemania, Francia, Reino Unido y Suecia.

TR 120: El papel del ferrocarril en la Europa del Este (12-13 de septiembre de 2001)

En Europa del Este, las empresas ferroviarias viven una difícil situación financiera enfrentada al hundimiento de sus actividades y a una competencia extremadamente fuerte de la carretera. Se impone una reestructuración de estas empresas, pero, dada la diversidad de situaciones, la solución no puede ser única. Partiendo de un análisis de fuerzas y debilidades de los ferrocarriles en las PECO (Países de Europa y Central y Oriental) y la CEI (Comunidad de Estados Independientes) esta TR establece algunas líneas directrices para abordar estrategias que impliquen medidas tanto por parte de los poderes públicos como de las propias empresas:

La separación infraestructura/explotación, por ejemplo, puede revelarse como un modelo válido si se vigila que los precios de utilización de la infraestructura sean eficientes. Los servicios de viajeros locales y regionales deberían ser atribuidos según un régimen de concesiones. Para las mercancías, el reto es esencialmente europeo y, a este nivel, tiene sentido hacer del libre acceso una regla de base y de favorecer nuevos actores en el mercado.

Si la privatización de las empresas ferroviarias no es posiblemente una necesidad, sí es sin embargo esencial respetar su autonomía y su gestión debe enfocarse a la de la empresa comercial. Mientras que las inversiones deben concentrarse en las nuevas tecnologías y la automatización, los difíciles problemas de adaptación de efectivos no podrán ser regulados más que en concertación con los poderes públicos.

TR 125: La integración europea de los transportes ferroviarios de mercancías (28-29 de noviembre de 2002)

En Europa, el mercado del transporte de mercancías ferroviario está en pleno cambio. Otra cuestión aún hoy en plena efervescencia: mientras que la multiplicación de los intercambios de mercancías a larga distancia favorece al ferrocarril, éste no deja de perder parte del mercado en beneficio del transporte de mercancías por carretera. Las razones de este declive son múltiples: prestaciones de calidad insuficiente, concepción logística deficiente, escaso recurso a las tecnologías punta, o incluso falta de dinamismo comercial. Con la apertura de las redes ferroviarias a la competencia, han aparecido nuevas empresas. En estas circunstancias, la cuestión que se plantea es si los operadores históricos completarán su transformación o si están abocadas a la desaparición, y si conseguirán las nuevas empresas ser rentables comercialmente allí donde los operadores tradicionales fracasaron sistemáticamente. La TR 125 se ha esforzado por aportar respuestas a estas preguntas, examinando la recomposición del paisaje ferroviario europeo para extraer valiosas lecciones para la política de transportes en Europa.

Cuéllar Villar, Domingo; Jiménez Vega, Miguel y Polo Muriel, Francisco (coord.), *Historia de los Poblados Ferroviarios en España*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005, 400 pp.

Por Alejandro Román Antequera
(Universidad de Cádiz)

La irrupción del ferrocarril dio lugar a un cambio en los sistemas de poblamiento del Antiguo Régimen. Esta innovación tecnológica permitió romper el tradicional esquema de Malthus de po-

blación-recursos, sobrepasando el nivel local, ya que neutralizaba el efecto inmediato de las crisis de subsistencia, al poder obtenerse productos a una distancia mayor. Asimismo, introdujo una nueva forma de organización del territorio, cambiando la jerarquización de los asentamientos al introducir nuevos nudos de comunicaciones, dado que se ampliaron las distancias que se podían realizar, con un mayor volumen de carga. De esta manera, la humanidad obtuvo la libertad en el transporte terrestre del uso obligatorio de la energía somática. Hasta ese momento el transporte marítimo-fluvial había sido el preferido por el abaratamiento de costes, la capacidad de carga, su mayor velocidad y la posibilidad de cubrir mayores distancias.

Ese cambio llegó a España a mediados del siglo XIX, con la instalación de las primeras líneas, que se extendieron con gran rapidez por el territorio peninsular. Se quería aprovechar la oportunidad que ofrecía el ferrocarril de utilizar la vía terrestre. De este modo, se desarrolló la especialización de los núcleos en determinados tipos de productos. Su llegada era clave para el desarrollo industrial de una región, que si no se veía condenada al aislamiento. De este modo, se construyó una extensa red ferroviaria en España, aunque con deficiencias importantes, ya que en numerosas ocasiones respondía más a cuestiones económicas puntuales de transporte de materias primas (minería, agricultura...), que a la necesidad de articular una red adecuada para el transporte terrestre, ya no de pasajeros, sino de las propias mercancías. Esta situación se combinaba con las dificultades orográficas del territorio peninsular, que ya habían impedido en la época moderna la configuración de una red de canales para la navegación fluvial y la implantación de un buen sistema de caminos terrestres.

Este libro analiza cómo la construcción de esta red hizo necesaria la creación de nuevos núcleos de población, ya fuesen ex novo o producto de una adición a puntos de poblamiento preexistentes. Se adentra desde una perspectiva multidisciplinar en el origen y evolución de estas entidades poblacionales, abarcando cuestiones conceptuales, demográficas, urbanísticas, económicas, sociales y culturales, ofreciendo una visión de conjunto de estas poblaciones, aportando la posibilidad de acercarse a las diferentes etapas de unos núcleos surgidos al albor de una nueva tecnología del transporte, siendo perfectos exponentes de la evolución de las fases de la historia del ferrocarril en España.