

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.

El estudio de los poblados ferroviarios no había recibido hasta esta obra un tratamiento sistemático, ignorándose de esta manera una de las facetas más interesantes de la instalación del ferrocarril en España, cómo fue la del surgimiento de nuevos núcleos de población, que debían cubrir las necesidades que generaba la nueva tecnología. El punto de partida de la investigación que ha dado cómo resultado este libro fue la elaboración del Inventario de Poblados Ferroviarios de España entre 2002 y 2003, por encargo del Instituto del Patrimonio Histórico Español (IPHE). La sistematización fruto de esta investigación, permitió abordar este trabajo que arroja luz sobre estos espacios creados bajo el impulso industrializador.

Los autores de esta obra colectiva van ofreciendo a lo largo de sus cuatro capítulos las piezas de un puzzle que el lector va componiendo a medida que avanza en la lectura, adentrándose cada vez más en el universo ferroviario. En el primer capítulo ofrece un análisis global de estos poblados, dando una panorámica general de su evolución a lo largo del siglo y medio de historia del ferrocarril en España. Se establece una clasificación, estructurada en su origen -de nueva creación o anexos a antiguas poblaciones-, su tipología -poblados, aldeas y barrios- y su actividad -exclusividad o no del ferrocarril-; además, se trata el papel de las empresas en el origen de estos núcleos, señalando el diferente grado de participación de las compañías ferroviarias en su creación y desarrollo; también, se fija a través de la demografía, fundamentalmente, la relación en la evolución de estas entidades con el periplo del ferrocarril en España, causa de su surgimiento y, en muchos casos, de su declive posterior, ante la incapacidad de buscar alternativas económicas para su mantenimiento.

La inserción de estos poblados en el territorio es tratada en el segundo capítulo, donde se realiza su localización geográfica y se aborda su morfología. Estos núcleos surgieron de las necesidades de la red ferroviaria, que ya fuese por las dificultades geográficas peninsulares o por cuestiones de índole socioeconómica, obligaron a las compañías ferroviarias a dar un hábitat a sus empleados, destinados en espacios alejados de poblaciones y que debían ejercer su labor en puntos que resultaban claves para el funcionamiento de las líneas. Se resalta la falta de planeamiento que sufrieron muchos de estos poblados, sobre todo, en sus etapas iniciales, en el que las instalaciones del ferrocarril subyuga-

ban en demasiadas ocasiones la habitabilidad de los empleados y sus familias, algo que mejoraría con el paso del tiempo, aunque de manera lenta. El otro rasgo fundamental de estas poblaciones es su carácter abierto-cerrado. Abierto por la posibilidad de conexión que ofrecía el ferrocarril; y, cerrado por su lejanía de otros puntos, a veces geográfica, en otras impuesta por la barrera que suponía la propia vía, y, también por la propia naturaleza del trabajo ferroviario. Finalmente, se inserta a estos poblados dentro de las poblaciones industriales de nueva creación, como las colonias agrarias, textiles y los poblados de obras públicas y de mineros, que también fueron en ocasiones efímeros, poseyendo en comparación un nivel de calidad de vida inferior a los otros tipos, a excepción de los de obras públicas y mineros.

El capítulo tercero permite descender un nuevo escalón en la profundización del conocimiento de estos poblados, ya que se adentra en las construcciones que se realizaron en ellos. La característica fundamental es la pretensión de las compañías de crear una imagen de marca de estos poblados aplicando el mismo modelo constructivo en las líneas bajo su control, en el que primaba la sobriedad y la austeridad, buscando el ahorro económico. Aunque, siempre las peculiaridades de cada zona aportaban matizaciones, ya fuesen en los materiales o en las técnicas; y, no se olvidaba del todo el embellecimiento de los edificios. De este modo, se nos aproxima a la puesta en valor de este patrimonio, en el que la primacía de la utilidad sobre lo bello, no le resta ni un ápice de interés.

Finalmente, la inmersión en el mundo de estas poblaciones se completa con el estudio de estos poblados como espacios de convivencia, abordándose los aspectos sociales y culturales que en ellos se desarrollaban. Para ello, se utilizan las entrevistas realizadas a diferentes personas vinculadas a estos núcleos, que hasta el declive de los años sesenta tenían su universo vital en el ferrocarril. De este modo, se pasa a explicar qué hacían y cómo vivían las personas que habitaban en los poblados, con las peculiaridades que aportaba su carácter abierto-cerrado, que daba pie a relaciones externas efímeras dentro de un marco interno que apenas mutaba. Se analizan diferentes aspectos de estas poblaciones: vivienda, educación, sanidad, religiosidad, abastecimiento, organización administrativa y el ocio, impregnados siempre del ferrocarril, algo a lo que coadyuvaban las propias compañías, que así fomentaban una cantera de fuerza de trabajo.

La lectura de este texto permite al lector tomar conciencia de la importancia de estos poblados ferroviarios, que suponen un testimonio de gran interés para conocer la historia del ferrocarril español. Los anexos de esta obra permiten completar en gran medida del conocimiento sobre el tema, ya que el primero da a conocer mejor la historia de cada uno de estos pequeños núcleos; mientras que el segundo se dedica a exponer la situación de estos poblados como parte del patrimonio histórico, que ha obviado durante largo tiempo la riqueza del industrial. Afortunadamente, cada vez cobra mayor relevancia, un hecho al que este libro colabora, al demostrar a través del ejemplo de estos poblados que este patrimonio es parte de nuestra memoria común y que no podemos permitirnos el lujo de perderlo.

**Del Río, Eugenio, *Crítica del colectivismo europeo antioccidental*. Madrid, Talasa ediciones, 2007, 311 pp.**

Por Daniel Alcalde Güelfo  
(Universidad de Cádiz)

En los últimos años hemos asistido a la proliferación de obras críticas con las interpretaciones clásicas de distintos hechos y paradigmas propios de la izquierda durante el siglo XX. Nuevas lecturas, consideraciones y conclusiones que han intentado reinterpretar las ya de por sí magulladas ideas supervivientes del marxismo. Sin embargo, esta recuperación del interés por parte del mundo de la intelectualidad ha ido de la mano de un endurecimiento del neoliberalismo con el consiguiente ataque a los servicios públicos, un recorte de las libertades individuales y un aumento de la paranoia relacionada con la seguridad, que ha acercado a algunas democracias occidentales a la imagen del Estado policial narrado por Orwell.

En este contexto, la obra de Eugenio del Río aparece como una amalgama política e historiográfica. La gran virtud de la misma: la novedad de la visión que propone, se ve amplificada por un final más que acertado. Sin embargo, podemos llegar a sentir que en el desarrollo de dicha idea hemos pasado de puntillas a través de las bases y las consecuencias. Nos encontramos, tras la lectura de la

obra, con una sensación de confusión, que da lugar a un pequeño reproche que se le puede hacer al autor con respecto a su trabajo: el interés del mismo por desarrollar históricamente el concepto del antioccidentalismo hace que el gran valor de ciertas partes de su obra quede diluido por la dificultad de seguimiento del propio concepto a lo largo de ésta. Dicho concepto, fue desarrollado de un modo excelente en *Occidentalism: A Short History of Anti-Westernism* de Ian Buruma y Avishai Margalit. Sin embargo, en el presente libro, pierde peso en una mixtura de comentarios sobre cuestiones que son analizadas de un modo un tanto difuso, como el idolatrismo o personalismo que destila cierta parte de la izquierda, o la crítica a los posicionamientos favorables hacia regímenes como el cubano. En relación a estas cuestiones, es cierto que la obra que nos atañe no pretende analizar, precisamente, estos temas; pero, en ocasiones, parece que la inclusión de los mismos respondiera a un posicionamiento anterior, en lugar de a una conclusión extraída del desarrollo del concepto y, por ende, a motivos más personales que científicos.

El antioccidentalismo al que se refieren Margalit y Buruma, definido como “la Contrarreforma hasta la Contra-Ilustración en Europa, pasando por las muchas variedades del fascismo y del nacionalsocialismo que se han dado en Oriente y Occidente, hasta el anticapitalismo y la antiglobalización, y, por último, los extremismos religiosos que hoy atruenan en tantos lugares [...] La hostilidad a la ciudad, a su imagen de cosmopolitismo desarraigado, arrogante, codicioso, decadente y frívolo; hostilidad a la mentalidad occidental, manifiesta en la ciencia y la razón; hostilidad a la burguesía asentada, cuya existencia es la antítesis del héroe que se inmola en el sacrificio; hostilidad al descreído, al que es preciso aplastar para que deje sitio a un mundo en el que reine la fe pura” se pierde ante la mezcolanza de cuestiones independientes que aparecen en el libro.

La idea principal que podemos extraer de la obra es la siguiente: éste antioccidentalismo, caracterizador de la izquierda marxista ha conllevado tradicionalmente un rechazo del proyecto político de la Ilustración. Cierta tradición de la izquierda, consideró que dicho proyecto contaba con un ‘lado oscuro’, equiparable al *Capitalismo* por lo que, evidentemente, luchar contra el capitalismo es luchar contra la Ilustración y todo lo que suene a ésta. Sin embargo, de la obra de Eugenio del Río, podemos