

## INTRODUCCIÓN

**Domingo Cuéllar Villar\***

Recibido: 2 Mayo 2007 / Revisado: 3 Junio 2007 / Aceptado: 9 Septiembre 2007

Todos los autores de este monográfico reseñan de un modo u otro la relación existente entre el crecimiento económico de sus respectivos países y la evolución del ferrocarril. Aunque el objetivo principal de sus investigaciones es establecer una valoración general sobre el papel que jugó el sector público en el desarrollo del sistema ferroviario durante el siglo XX, es palpable la preocupación que la historiografía ha prestado al papel del ferrocarril en la modernización económica del mundo contemporáneo. Resulta relevante reseñar que la aceleración económica de la Revolución Industrial tuvo al ferrocarril como uno de sus resortes más estimulantes, provocando múltiples efectos de arrastre hacia adelante y hacia atrás durante la expansión económica europea del siglo XIX. Como simbolizó Albert Carreras, “cada economía nacional palpitó al ritmo de los ferrocarriles” y estos se constituyeron, hasta los inicios del siglo XX, en el principal dinamizador de recursos financieros y humanos<sup>1</sup>.

Sin embargo, durante el siglo XX el ferrocarril vivirá un cambio de tendencia que le hará ser menos protagonista, precisamente en la etapa dorada de la economía europea. De forma paralela, se produjeron en el sector ferroviario unos cambios estructurales significativos que dieron nuevos refe-

rentes al estudio y comprensión del cambio ferroviario en el siglo XX, entre estos podemos destacar, al menos, tres argumentos que, con ritmos variados fueron comunes en la Europa occidental: en primer lugar, en la primera mitad del siglo fue progresiva la retirada de buena parte de los capitales inversores privados que habían dinamizado el sector en el siglo anterior; un segundo aspecto crucial lo constituyó la rápida pérdida de la hegemonía en el transporte terrestre, derivada principalmente de la irrupción de los transportes por carretera; por último, el relevo protagonizado por el sector público se tradujo en un incipiente incremento de las inversiones y en la instauración de políticas que reforzaron el papel estratégico del ferrocarril en los ámbitos nacionales.

Si nos detenemos brevemente en cada uno de estos aspectos, encontramos razones que explican los cambios ocurridos. Así, tras la extraordinaria movilidad de los capitales privados en la Europa del siglo XIX, especialmente capitaneada por Francia<sup>2</sup>, a la búsqueda de las oportunidades de negocio en la inversión de ferrocarriles, la caída de los beneficios en el tránsito de siglos y la aparición de nuevos intereses inversores detrajeron capacidad de modernización y mejoras en los activos ferroviarios. Estos capitales se retiraron del negocio casi con la misma

\* Jefe de Patrimonio Documental en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y profesor asociado en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Autónoma de Madrid. E-mail: .

<sup>1</sup> Carreras, Albert, “Los ferrocarriles en Europa: algunas perspectivas históricas”, en Miguel Muñoz; Jesús Sanz y Javier Vidal, *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998, 33-53.

<sup>2</sup> Cameron, Rondo, *France and the Economic Development of Europe, 1800-1914. Conquests of Peace and Seeds of War*. Princeton, Princeton University Press, 1961 (traducción al castellano, Editorial Tecnos, 1971).

celeridad con la que aparecieron, y serían los Estados, ya manifiestamente volcados en las corrientes nacionalistas, los que suplirían ese vacío.

También hemos de tener presente que la revolución de la carretera en la segunda mitad del siglo XX ha sido determinante en los cambios de movilidad de las personas y mercancías, tanto, si cabe, como lo había sido el camino de hierro durante el arranque de la Revolución Industrial. Desde la segunda década del siglo XX, se generaliza en Europa un modo de transporte que será, en buena medida, el causante de la crisis ferroviaria. Economía, Tecnología e Ideología acompañarán a este cambio. Así, los bajos costes de establecimiento, junto a la asunción por parte del Estado de la construcción y conservación de las nuevas vías asfálticas que sustituyen progresivamente a las antiguas carreteras de macadán, unido a una baja presión fiscal hicieron que la expansión de los vehículos motorizados fuera imparable. Además, la evolución tecnológica corrió pareja al incremento de la demanda, proporcionando vehículos económicos y eficientes, que dejaron pronto de ser de uso exclusivo de las clases más privilegiadas. Todo esto se vio reforzado por un mecanismo de identificación colectiva con la libertad y el éxito del uso del automóvil, que llevaría a la pérdida de la hegemonía que el transporte ferroviario había ostentado hasta entonces, en lo que concierne al transporte colectivo, pero que se hizo más determinante en la generalización de las formas de transporte privado.

Por otro lado, destaca la significativa presencia de las empresas públicas en la Europa del siglo XX, esto se ha explicado como una solución lógica para aquellos sectores en los que la mayor eficiencia económica sólo es posible con un único productor. El ferrocarril ha sido puesto a menudo como ejemplo de un monopolio natural en el que la competencia libre del mercado es imposible en el medio y largo plazo, de ahí que la variable presencia del Estado en los ferrocarriles del XIX derivara en el siglo XX hacia la creación de empresas públicas. Si en el siglo XIX se optó por la concesión en régimen de monopolio a una empresa privada única, que se sometía a una regulación pública para evitar abusos por su posición dominante, la tendencia del siglo XX fue

la creación de ferrocarriles públicos. En estas nacionalizaciones primaron tanto las cuestiones económicas, dado que algunas de estas empresas se encontraban en graves dificultades financieras y sólo el Estado podía atender las fuertes inversiones que se precisaban, como los motivos políticos, derivados de la importante presencia de capitales foráneos, lo que despertaba no pocos recelos, optándose por la nacionalización de estos capitales. Hasta el retorno a posiciones privatizadoras, o al menos de liberalización del mercado, ya en el último decenio del siglo XX, la empresa pública ferroviaria fue una forma común de actuación y defensa de los intereses nacionales en Europa<sup>3</sup>.

Eso sí, cada país tuvo su propia dinámica, sus propios mecanismos de actuación, pero se produjo una coincidencia general en el desarrollo de un bucle ferroviario histórico que ha evolucionado desde la concepción decimonónica del ferrocarril como una concesión privada, con diversa presencia del Estado, hacia la progresiva nacionalización de las empresas públicas, con diferentes formas también, pero generalizada a mediados del siglo XX, y que han terminado, en el tránsito al siglo XXI, en un retorno parcial de la gestión de la explotación y servicios ferroviarios al sector privado, o al menos a la liberalización del sector, y el mantenimiento de la gestión de la infraestructura en manos del Estado, con la excepción del fallido intento británico de privatización también de la gestión de la infraestructura.

En todo este proceso, la presencia de un organismo supranacional como la Unión Europea ha supuesto un reforzamiento de los intereses públicos en la construcción de un espacio ferroviario europeo común que vaya más allá de los límites fronterizos históricos. La apuesta recogida en el Tratado de Maastricht para el desarrollo de redes transeuropeas de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía es un cambio en la concepción que se había tenido hasta entonces del papel del transporte. Sin embargo, como mostraron los profesores Carreras, Giuntini y Merger en los encuentros de San Miniato, en mayo de 1993, y Milán, en septiembre del año siguiente<sup>4</sup>, la época contemporánea vivió en Europa unos claros antecedentes de

<sup>3</sup> Sobre estas cuestiones, vid. Comín, Francisco; Díaz Fuentes, Daniel, *La empresa pública en Europa*. Madrid, Editorial Síntesis, 2004, especialmente Capítulos 1 y 5.

<sup>4</sup> Vid. Carreras, Albert; Giuntini, Andrea et Michèle Merger, *Les réseaux européens transnationaux, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Quels enjeux?*, Nantes, Ouest Éditions, 1995.

intentos de construcción de redes internacionales ferroviarias que, empero, estuvieron plagados de vacilaciones, obstáculos y retrasos que hicieron imposible la consolidación de estos proyectos, coincidentes, por otro lado, con las dificultades de una Europa en guerra durante una buena parte del periodo.

Los trabajos que aquí se presentan realizan un esfuerzo de síntesis acerca de la presencia del Estado en el desarrollo del ferrocarril durante el siglo XX. Los casos nacionales estudiados (Alemania, España, Francia, Gran Bretaña e Italia) constituyen una representativa radiografía del sistema ferroviario europeo que evolucionó, como hemos apuntado, del liberalismo al intervencionismo y a la reciente desregulación del sector. La elección no

es casual, ya que han sido, y siguen siendo, el grupo de referencia de la Europa contemporánea, tanto en el volumen de su población, en su extensión territorial, como en su riqueza nacional. De este modo, el estudio de los diferentes problemas y las cambiantes soluciones que se activaron en el desarrollo de sus ferrocarriles son una inexcusable referencia para el análisis de la construcción de la Europa ferroviaria del siglo XXI. En este contexto, parece apropiado que los trabajos de Ralf Roth, Domingo Cuéllar, François Caron, Gerald Crompton y Andrea Giuntini, tuvieran como marco final de análisis la aportación final de Rodolfo Ramos sobre la evolución de las políticas ferroviarias surgidas desde el seno de la Unión Europea.