

Domingo CUÉLLAR VILLAR

Los transportes en el Sureste andaluz (1850-1950): economía, empresas y territorio

Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2003, 419 pp.

La obra se presenta como primer volumen de una Colección de Historia Ferroviaria, algo de por sí ya encomiable, colección que esperemos no se vea sujeta a vaivenes y pueda tener continuidad. El libro tiene su origen en la tesis doctoral del autor: *Transportes y desarrollo en el Sureste andaluz, 1850-1950: historia económica, empresarial y territorial*. Un primer acierto es la mejora del título del libro respecto al de la tesis que le da origen; y otro segundo, la prontitud con la que se aclaran los objetivos. En efecto, en la primera línea del capítulo 1 se escribe: “Este libro tiene como principal meta el estudio de la creación y desarrollo de la red de transportes en el Sureste andaluz”, algo plenamente conseguido. Después se amplían y extienden los objetivos y resultados de la investigación, pero la frase entrecomillada resume con precisión los fines emprendidos. Infraestructuras de transporte, carreteras y ferrocarriles, relaciones entre economía, infraestructuras y articulación del territorio, política e instituciones, gestión empresarial —tanto de empresas ferroviarias, como de transporte por carretera o de construcción de obra pública—, dificultad para la flexibilidad de uso de determinadas infraestructuras, orografía y densidad de población, minería ..., son cuestiones del máximo interés en Historia Económica que el autor ha trabajado con abundancia de fuentes primarias y metodología actual. El que todo ello cuente con un marco cronológico —1850-1950— y geográfico —el sureste andaluz (en adelante SEA)— precisos, aumenta su interés; ¿ha sido el SEA una región aislada y subdesarrollada?, y si la respuesta a esta pregunta fuera afirmativa, ¿le correspondió alguna responsabilidad a las inversiones en infraestructuras?, ¿y sólo a ellas? Aventura apasionante la que plantea la lectura de este libro, que el autor resuelve con acierto y brillantez a lo largo de las 400 páginas que lo componen. Una obra en que se aplican, de forma concreta y con un excelente trabajo de documentación, los famosos efectos de arrastre, o impactos, de la dotación de infraestructuras. Los “peros”, en obra tan ambiciosa, también existen y me ocuparé de ellos más adelante. La investigación efectuada es sin duda relevante, está bien planteada, bien resuelta y muy bien fundamentada documentalmente.

Las conclusiones al capítulo 6 y las conclusiones finales, que constituyen el capítulo 7, son particularmente interesantes por su claridad y rotundidad. El autor no duda en hablar de fracaso para hacer el balance de los logros del ferrocarril en el SEA, un fracaso del que, en buena medida, culpa a los intereses mineros por haber condicionado los trazados, hipotecando también el futuro. Y, tras el estudio realizado, puede afirmar que esta región fue la zona peor comunicada de la península en el

punto de partida cronológico del estudio. Con todo, y a pesar de que fue necesario que transcurrieran unos sesenta años, entre 1860 y 1920, el tiempo de viaje entre Almería y Madrid se redujo desde la semana larga a menos de 15 horas, haciéndose además exclusivamente terrestre.

El contenido fundamental de este libro puede agruparse en dos grandes bloques: los capítulos 3, 4 y 5, en los que se abordan cuestiones relacionadas con la red viaria, y el capítulo 6, referido al ferrocarril. La excelencia se alcanza en muchos momentos. Los mapas son de gran ayuda y calidad. Resulta encomiable el esfuerzo puesto en alguno de los cuadros por sintetizar información clave y de interés, no sólo para el SEA; por citar un ejemplo, destaca el cuadro IV. 3 de la página 109, en el que se expone la situación de las carreteras del Estado en 1885, distinguiendo las de primer, segundo y tercer orden, construidas y por construir, en términos porcentuales, haciendo todo un balance de la gestión del ministerio de Fomento hasta ese momento. Son muy útiles las cronologías recogidas de la legislación relativa a estas materias. Merece subrayarse el apartado IV. 3 —Configuración y desarrollo de la red de carreteras del Estado en el SEA—, pues contiene una síntesis histórica muy práctica, en la que se hallan acertadamente imbricadas las cuestiones de política de transportes de los diferentes gobiernos, con nueva evidencia numérica del mantenimiento de las inversiones en caminos y vías de carácter provincial y vecinal, y en la consolidación de la red principal durante los años de la II República. Por su novedad hay que destacar el interés del apartado V. 3 —Redes y empresas del transporte mecanizado en el SEA—, en el que se encuentra un primer avance de historia empresarial de una de las empresas más importantes del sector, *Alsina Graells*, poniéndose de manifiesto lo que era posible intuir cualitativamente, que las empresas de transporte por carretera tuvieron muchas dificultades inicialmente para prestar sus servicios, como consecuencia de la deficiencia de las infraestructuras. La instalación tardía de la red ferroviaria en la región y las vicisitudes que padeció, descritas con profusión de detalles. Es también muy importante el estudio de los problemas de la compañía *Sur* y toda la operación de *Andaluces* por alcanzar la explotación de esas concesiones. Resulta central el estudio de las relaciones entre minería y ferrocarril y sus avatares en el SEA, aunque hubiera sido de agradecer que el autor se hubiera definido más claramente, en este caso, acerca de la cuestión de los efectos de arrastre: aquí, en el SEA y en las explotaciones mineras de hierro, ¿quién arrastró a quién? ¿el ferrocarril a la mina o la mina al ferrocarril? Me parece intuir que la respuesta va más bien en la segunda dirección, lo que es muy relevante y merece un estudio más detallado, sobre todo por la particularidad añadida de tratarse de un tendido ferroviario tardío, que sería más tarde casi inútil. En fin, sería imposible pretender una completa enumeración de todos los aspectos que resultan de particular interés y novedad. Con los que señalo espero atraer la atención sobre esta investigación.

Vayamos entonces con “los peros”, de menor importancia, en cualquier caso, que los aciertos, y que no empañan en absoluto el conjunto de la obra. El libro quizá resulte demasiado ambicioso en sus objetivos: se tratan innumerables cuestiones en un afán por cerrar un objeto de estudio muy amplio que resulta, por tanto, imposible de agotar. Esto hace que, en ocasiones, los aspectos estudiados lo sean necesariamente con cierta superficialidad y que se caiga, sin pretenderlo, en un estilo demasiado narrativo y poco analítico. El capítulo 6 —La tardía llegada del ferrocarril al SEA: configuración de la red, empresas y actividad económica (1850-1950)—, hubiera tenido, en sí mismo, entidad como libro —de hecho lo componen 160 páginas, de 316 a que podrían reducirse las de texto excluyendo introducción, conclusiones, etc.—. Esto hubiera facilitado al autor, y al lector, una profundización mayor en cuestiones muy interesantes, pero que se encuentran o insuficientemente expuestas o precipitadamente resueltas. Me parecen especialmente significativos dos casos. Uno, el final abrupto del interesante estudio sobre la nacionalización del ferrocarril en el SEA, en el que se echa de menos saber lo que pasó al final de todas las negociaciones, y encuadrar la polémica cuestión en la bibliográfica existente. Y dos, el problema ferroviario, que en la página 187 era “archiconocido problema”, y en la 305 merece ya alguna consideración más extensa, pero que se realiza como si antes no se hubiera aludido a él, con imprecisiones y lugares comunes, algo lógico por otra parte pues no es el objeto de análisis establecido por el autor. Uno tiene la impresión, probablemente equivocada, de que este capítulo 6 constituyó el núcleo duro originario de la tesis, que después se vio ampliada hacia temas diferentes, y eso tiene ventajas, pero también inconvenientes. Claro, si en este capítulo, el más extenso del libro con diferencia, hay cuestiones que quedan a medias, en los otros, relacionados con el transporte por carretera desde el punto de vista de su construcción y de su uso, esta impresión se acentúa levemente. Los aspectos de la competencia realizada al ferrocarril por la carretera, los efectos sobre la configuración y ordenación del territorio del trazado viario, y el estudio empresarial de *Alsina Graells*, por ejemplo, se hubieran agradecido más extensos, lo cual, dicho sea de paso, probablemente fuera imposible por ausencia de datos y por razonables argumentos editoriales.

Hay un uso abusivo y poco elegante del pronombre “nos” y del sustantivo “profesor” a lo largo de todo el libro. Diría que pueden quitarse todos. En ocasiones se han usado dos personas: el impersonal y el plural. En la bibliografía hay algunos errores: están mal ordenados los “García”, que se han visto interrumpidos por otros apellidos. Hay alguna referencia en el texto después no citada en la bibliografía o citada con fechas diferentes en uno y otro lugar.

Una cuestión muy personal: de la lectura de la introducción podría deducirse que ésta ha sido redactada al final de todo; los interrogantes que ahí se plantean parecen tener ya respuesta en la mente del autor. Por otra parte, algunos de los apartados de conclusiones con que cierra cada capítulo resumen más que concluyen.

Otro problema, presente casi de continuo, radica en que la cronología del título del libro no se corresponde con la estudiada, ni en su fecha de origen, ni, sobre todo, en su fecha final que habría que adelantar a 1936 a lo sumo. Tan sólo las últimas páginas del capítulo 6 alcanzan esos años y, por cierto, finalmente los rebasan.

A mi modo de ver se abusa de las divisiones en epígrafes, y algunos después sólo tienen un apartado o escasos contenidos. Por otra parte, se ha optado por títulos excesivamente llamativos o “periodísticos”, en algún caso con cierto riesgo, por ejemplo, “La ‘Edad del Hierro’ y el transporte por ferrocarril”.

Algunas pequeñeces: dudo que a Betancourt lo que mejor le caracterice sea el término de “ilustre político”, como se dice en p. 63. En la nota 190 se dice que el cambio de denominación del Ministerio de Fomento por el de Ministerio de Obras Públicas tuvo lugar en 1940, cuando lo fue en diciembre de 1931. En la página 141 se hace referencia al cuadro IV. 20, que luego no existe en el texto, lo mismo ocurre con la referencia al cuadro VI. 59 en la página 325. Es muy difícil aportar a estas alturas “primeras claves” en alguna cuestión, el autor lo hace en ocasiones, pero no en otras en las que se apunta como tal, por ejemplo en el apartado VI. 6. 3, sobre “la mano de obra y los conflictos laborales”.

Véanse estos llamados “peros” como un desahogo de lector muy satisfecho con lo que ha leído, pero tanto que ha querido más. Más en cada capítulo, en cada epígrafe, en cada página. Como todo buen trabajo intelectual resuelve muchas cuestiones, aporta documentación inédita, se constituirá en referencia obligatoria para otros trabajos sobre historia del transporte y de las infraestructuras y, por supuesto, abre puertas a nuevas investigaciones en este amplio y fundamental ámbito del conocimiento histórico que, lejos de estar agotado, requiere de más investigaciones, por ejemplo como la excelente realizada por Domingo Cuéllar, para otros espacios geográficos.

Pedro Pablo Ortúñez Goicolea
Universidad de Valladolid