150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance
CUÉLLAR VILLAR, Domingo y SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (Directores)
Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, 2008, 2 vols., 1.177 págs. ISBN: 978-84-8095-54-0

La Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía ha publicado recientemente un trabajo fundamental para el conocimiento de la historia del transporte ferroviario por las tierras del sur de la península.

El trabajo es el resultado de las aportaciones presentadas a una reunión científica en que se dieron cita los principales estudiosos del sector: el V Congreso de Historia Ferroviaria, celebrado en Málaga en septiembre de 2006, cuando aun sonaban los ecos de la conmemoración del 150 aniversario de inauguración de la primera línea de ferrocarril en Andalucía, la que unió Jerez de la Frontera con El Trocadero, en el Puerto de Santa María en 1854. Se puede decir que fue aquel un impulso pionero, porque había en España entonces poco más de dos centenares de kilómetros de vía, situados en el entorno de Barcelona, Madrid y Valencia. El hecho de que el cuarto hito tuviera lugar en la Bahía de Cádiz expresa a las claras el carácter innovador de aquella burguesía gaditana que hizo de la exportación de vino uno de los pilares fundamentales de su crecimiento económico, cuando ya había desaparecido el impulso que durante siglos significó el comercio colonial.

Aquella reunión, organizada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, tuvo un antecedente en un seminario realizado seis meses antes en la Universidad de Almería y su resultado, consecuencia del trabajo efectuado por veinte investigadores de diferentes procedencias es el que ha dado origen a este ingente volumen que debe ser valorado por su esfuerzo, homogeneidad y contenido.

Esfuerzo organizativo, en primer lugar. La experiencia que cada uno tiene en la realización de actividades de este tipo es la suficiente como para desistir de cualquier nuevo intento después de culminado, con menor o mayor éxito, el primero. Rodearse de sabios para aprender de los mismos es, como bien sabía el conde de Saint-Simon, no solamente costoso sino altamente complejo. Pero es que, un libro de este tipo, resultado de una convocatoria de tales características, pudiera pensarse que habría dado como producto un libro de aluvión, donde cada uno ha escrito de acuerdo con su momentáneo criterio de investigación, que ensamblar esos materiales puede ser una tarea imposible y que el resultado, en consecuencia, adolezca de una heterogeneidad cuya unidad no vaya más allá de la hermosa caja en la que se presentan los dos volúmenes. La realidad no es esta y el esfuerzo de coordinación al que me refería y la disciplina a la que se han sometido los autores obtiene como respuesta un trabajo de una racionalidad absoluta y de una unidad que es difícil de encontrar en trabajos en los que participan más de dos o tres personas y, a veces, lamentablemente, ni así. Tanto en la formación metodológica de los investigadores como en las propias convocatorias de proyectos de investigación estatales, autonómicos o propios de cada Universidad, se está primando actualmente, cuando no claramente excluyendo, cualquier otra posibilidad que no sea el trabajo en equipo, cuando muchas veces, tanto en el ámbito de las humanidades como en el de las ciencias sociales, el resultado de tan pretendidos «equipos» no es un muro bien argamasado, sino un montón de ladrillos volcados sin orden ni concierto. Por eso, uno de los aspectos que más llama la atención de este trabajo es la enorme inteligencia de los coordinadores para que, con las diferencias lógicas tanto de estilo como de metodología, de época o de subsector, el libro tenga un concepción unitaria auténticamente encomiable.

Respecto, finalmente, de su contenido, el objetivo propuesto ha sido superado con creces y ha venido a confirmar cómo el ferrocarril no es sólo historia pasada, con lo importante que ello en sí mismo sería como conocimiento, sino que, en palabras de María del Mar Moreno, «El legado ferroviario en Andalucía, con sus enseñanzas sobre la forma de vivir, de trabajar y de comunicarse en el último siglo y medio, en muchos casos convertido en patrimonio histórico de la obra pública, es también hoy un asunto de enorme actualidad». Efectivamente, el mismo día en que escribo estas líneas —1 de marzo de 2009— leo en el periódico que tengo sobre mi mesa el enorme incremento de viajeros que se está produciendo en el ferrocarril, cada vez más cómodo y más rápido, frente a la tortura y el justificado pavor que, en un mundo que se ha quedado pequeño y en el que cada vez está menos la gente en su sitio, han terminado representando los «modernos» medios de transporte, la carretera y el avión, que con tanta eficacia como inoportunidad casi expulsa-

ron del mercado de las comunicaciones desde hace cuarenta años al sistema de transporte más revolucionario de todos los tiempos: el ferrocarril. Creo que la distancia cuantitativa y cualitativa que hubo entre el ferrocarril y el automóvil o entre el barco y el avión, fue inicialmente menor que la que hubo entre el sistema de caballerías y el tren. Y eso, aun admitiendo que un viaje por ferrocarril, entonces, fuera largo, incómodo y caro, pero para ser justos con el medio habría que compararlo con lo que había antes, no con lo que vendría después.

Volviendo sobre el contenido concreto del libro que nos ocupa, digamos que el primer bloque temático, referido a las «Bases económicas y territoriales» se inicia con una introducción de los coordinadores del trabajo en la que, además de explicar la gestación del mismo, llevan a cabo, a modo de anticipo general, una reflexión sobre la contribución del ferrocarril al desarrollo económico de Andalucía. No resulta nuevo en este sentido el debate respecto de la necesidad de medios de comunicación y de las infraestructuras en general como factor impulsor del crecimiento económico, en la medida en que mejoran la productividad del trabajo y el rendimiento del capital, aunque, sin embargo, la mejora de las infraestructuras no ha sido en muchos lugares garantía para el despegue. Con mayor o menor adhesión a las concepciones estructuralistas, creo que las comunicaciones resultan necesarias para el crecimiento aunque no sean suficientes, pero lo que sí está claro es que sin comunicaciones no cabe despegue posible. Los propios autores, cuando se plantean si la introducción del nuevo medio de transporte actuó en el siglo XIX como un factor decisivo de modernización, terminan poniendo de manifiesto una evidencia lamentable, cual es la enorme diferencia de densidad en la red andaluza entre las zonas occidental y oriental donde el ferrocarril llegó con cincuenta años de retraso respecto de la primera. Las dificultades orográficas y un menor peso tanto productivo como demográfico permiten explicar este retraso que no ha sido compensado después, sancionando una distancia histórica que no es posible medir en tiempos ni en kilómetros de red.

Pero dejando aparte este matiz, más que diferenciador, aún durante los primeros tiempos el ferrocarril permitió la apertura y la integración de los mercados agrarios del interior de la región y posibilitó que tanto los productos agrícolas como los minerales se abrieran a los mercados internacionales a través en muchos casos de líneas específicas que se justificaban más por el transporte de productos que por el flujo de viajeros. Fue así, por ejemplo, cómo Granada se convirtió en la primera provincia productora y exportadora de mineral de hierro en España a raíz de la entrada en funcionamiento de la línea Linares-Almería, que sirvió también para dar salida a otras latitudes a los plomos de las tierras de Jaén.

No menos elocuente resulta la constatación del hecho de que entre 1925 y 1975, que incluyen la séptima y la octava etapas en las que los autores dividen el desarrollo de las construcciones ferroviarias en España, Andalucía quedara auténticamente descolgada en este proceso de dotación de una infraestructura tan necesaria para la economía y para la vida. En general, defienden los autores, durante la segunda mitad del siglo XIX el ritmo de construcciones ferroviarias estuvo en Andalucía ligera o claramente por delante que en el conjunto español, si se computa el número de kilómetros de vía nuevos por cada diez mil kilómetros cuadrados de superficie. Por ejemplo, en el periodo que va de 1886 a 1900 en España se construyen anualmente 52,7 kilómetros de vía por diez mil de superficie, mientras que esta misma relación es de 100,7 kilómetros para el caso andaluz. Los tardíos tendidos de la red oriental y el impulso de la minería justifican en esos momentos una diferencia considerable. En realidad, las redes básicas estaban ya tendidas en otros lugares, mientras que el oriente andaluz era un desierto ferroviario cuyo aislamiento había que resolver.

Terminada aquella red y su conexión con Levante a través de Guadix, Baza, Lorca y Murcia, que urgentemente habrá que recuperar, lo cierto es que el ritmo de construcciones ferroviarias decrece de manera extraordinaria en Andalucía, con unas diferencias extremadamente importantes desde la terminación de la guerra civil hasta finales de los años ochenta en que, la construcción de la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla cambió nuevamente el ritmo de las inversiones.

Esta situación ha hecho que vuelva a homologarse el número de kilómetros cuadrados de ferrocarril por cada mil kilómetros cuadrados de superficie entre Andalucía y España, pero no lo ha hecho en cuanto a la utilización de dicho transporte que es, según los datos que aportan Domingo Cuéllar y Andrés Sánchez, la cuarta parte del que se obtiene a nivel nacional, con auténticos desiertos ferroviarios en Almería, Huelva, Jaén o Granada, por citar las cuatro provincias extremas en este escaso índice de utilización. El derrumbe de la utilización del ferrocarril en estas provincias, coherente con la debilidad de la red y las deficiencias del servicio, «permite entender cómo la pérdida de competitividad en las últimas décadas abarca situaciones muy diferentes cuando utilizamos una escala territorial menor».

Y como cada vez parece quedar más claro que el ferrocarril tiene aún más futuro que pasado, la conclusión obvia es que la modernización del transporte ferroviario en Andalucía, particularmente ahora en la zona oriental, debe adquirir una prioridad tal que permita resolver esta diferencia histórica para ganar en integración territorial y en competitividad, porque «si en el último cuarto de siglo determinadas áreas de la región han podido disfrutar de unas elevadas tasas de crecimiento económico sin necesidad de ferrocarriles, en un fu-

turo inmediato esta carencia puede restarles capacidad para proseguir por la senda del desarrollo».

A estas conclusiones se llega tras un largo recorrido en el que, como se decía antes, han colaborado hasta una veintena de autores. Dentro de la primera parte, a la que antes se hacía referencia, ha colaborado el profesor Antonio Miguel Bernal con un trabajo sobre las «Bases económicas y materiales de Andalucía: participación al desarrollo del ferrocarril» y aunque éste no se concibió en principio con un sentido de integración territorial, entonces innecesario por inexistente, terminó contribuyendo a su formulación y lo deberá hacer con más intensidad en el futuro. Por otra parte, el profesor Antonio Parejo ha realizado un innovador trabajo sobre la relación entre ciudades, industrialización y ferrocarril entre 1855 y 1926, inserto en una comprensión general sobre la industrialización andaluza y con un análisis particular para los casos de la lana y del algodón.

La segunda parte del libro, cuya autoría corresponde casi por completo a Domingo Cuéllar, analiza el impuso creador de empresas y líneas de ferrocarril en Andalucía, desde la primera línea y el primer eje, el de Sevilla-Jerez-Cádiz, hasta los proyectos frustrados de los primeros años del franquismo. Compañías, cuantía y origen del capital de las mismas, líneas, lobbys, concesiones y procesos constructivos forman el núcleo principal de su aportación, que se completa con un nuevo capítulo sobre los ferrocarriles de vía estrecha, en los que presta particular atención a los ferrocarriles mineros (Huelva, Sierra Morena, Almería) y turísticos, como es el caso del construido a Sierra Nevada durante los años veinte, que estuvo en funcionamiento hasta 1974. Gregorio Núñez y Luís González han analizado la evolución de los tranvías en la historia de Andalucía: concesiones, construcción, suministro de energía eléctrica, crecimiento de las redes urbanas, aportaciones a la mejora del nivel de vida y ciclo vital de las redes construidas desde principios del siglo XX, hasta su abandono prácticamente total en la década de los años setenta, sustituidos como transporte público por el autobús y ahora sumidos en un añorante proceso de recuperación a destiempo. Por último, Miguel Muñoz Rubio ha analizado la evolución de la red ferroviaria andaluza desde 1941, fecha de creación de RENFE, prestando particular atención a los datos de infraestructuras y tráfico, así como a la contribución del ferrocarril al crecimiento económico y a la conexión social durante la segunda mitad del siglo XX.

El tercer bloque, con el que se inicia el segundo volumen de la obra, comienza con un estudio de José Morilla Critz que analiza el papel de los ferrocarriles en el desarrollo agrario, Andrés Sánchez Picón estudia el ferrocarril en relación con la expansión minera y Eduardo Araque Jiménez lo hace en relación con los recursos madereros. Francisco Polo Muriel estudia los aspectos humanos y gerenciales de las compañías ferroviarias, Luis Santos y Ganges

lo que supuso el ferrocarril para la transformación urbana en la región y Miguel Jiménez Vega realiza un curioso análisis funcional, tipológico, empresarial y demográfico de los poblados ferroviarios, los que se forman en torno a estaciones y a las vías, que no siempre pueden coincidir con los núcleos de población dado el carácter abrupto de la geografía, principalmente en la Andalucía más oriental.

La cuarta parte va dedicada al patrimonio histórico generado en torno al ferrocarril en Andalucía y se compone de tres trabajos. El primero, el de Julián Sobrino sobre la arquitectura ferroviaria, principalmente la de las estaciones como edificios símbolo y lugar de encuentro y sobre la utilización de materiales y organización de los espacios en las mismas. En segundo lugar, el de José Antonio Gómez Martínez sobre el parque histórico de material motor, en cuyo análisis debe considerarse como estudio en cierto modo pionero y, finalmente, el trabajo de Ana Cabanes y Raquel León sobre la documentación histórica legada por los ferrocarriles, dividida adecuadamente entre fuentes archivísticas y fuentes bibliográficas o impresas. Y uno, que no puede dejar de recordar cómo silbaban las locomotoras de vapor sobre el puente del Hacho, entre Alamedilla y Guadahortuna, mientras los niños nos refugiábamos en los balconcillos que sobresalían a más de sesenta metros de altura en aquella obra colosal, aún en pie, pero en lamentable estado de abandono y deterioro, cuando es una de las obras de ingeniería más grandes e impresionantes de cuantas se construyeron para abrir paso a los trenes a través de los tortuosos paisajes de la Penibética.

Un anexo gráfico documental elaborado por Dolores Alonso, una recopilación de la bibliografía citada a lo largo de la obra y un conjunto de índices onomástico, topográfico y el de cuadros, gráficos y mapas, completan el trabajo cuando uno se acerca casi a la página mil doscientos.

En la elaboración del libro han intervenido, en fin, un conjunto de profesionales pertenecientes al ámbito de la historia, la economía, la geografía, la arquitectura o la biblioteconomía y vinculados a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y a las Universidades de Sevilla, Málaga, Granada, Almería, Jaén, Autónoma de Madrid, Alcalá de Henares y Valladolid, que hacen de este libro un trabajo multidisciplinar, con diversidad de origen, de metodología y de objetivos pero que no pierde en ningún momento su unidad y cuyo hilo conductor está permanentemente presente y es claramente perceptible en cualquiera de las partes de la obra con las que uno se enfrente.

MANUEL TITOS MARTÍNEZ