

Jesús MORENO FERNÁNDEZ, *El ancho de la vía en los ferrocarriles españoles. De Espartero a Alfonso XIII*. Editorial Toral, Madrid, 1996, 271 pp.

El libro de Jesús Moreno —ingeniero con una larga experiencia profesional en materia ferroviaria— trata, desde una perspectiva histórica, una cuestión que ha condicionado (y condiciona) negativamente los ferrocarriles españoles: el problema del ancho de vía. El autor describe, en la primera parte, cómo se gestó la implantación del ancho normal (1,44 m.) en competencia con otros anchos adoptados en distintos países por diferentes razones de carácter técnico. En la segunda, estudia el proceso que condujo a la adopción, en España, del ancho de 1,67 m., el cual se impuso, después de un período de vacilaciones, con la aprobación de la ley general de ferrocarriles de 1855. Y en la tercera parte, efectúa un repaso de los intentos registrados durante el primer tercio del siglo XX (y las causas de su fracaso) de estrechar las vías férreas y de construir algunas líneas con el ancho europeo. La obra termina con diversos apéndices documentales, todos ellos de sumo interés para ilustrar la cuestión estudiada. Moreno fundamenta su análisis en la tesis del «error», y trata de explicar las causas que lo determinaron. Esta posición presentista determina la introducción de sesgos en la valoración de la actuación de algunos de los personajes implicados en la gestación de la política ferroviaria española.

En la primera parte del estudio, pone de manifiesto que sólo en dos países se construyeron algunas (o diversas) líneas básicas de su futura red ferroviaria con distintos anchos de vía. Se trata de Gran Bretaña —precisamente el país donde se originó este revolucionario medio de transporte— y de Estados Unidos. En la generalidad de los países emuladores se adoptó, mayoritariamente, el ancho de 1,44 m., debido a la participación de ingenieros británicos en la construcción de sus primeros ferrocarriles. Esta vía se mantuvo, después, porque se partió del principio de que era prioritario adoptar un ancho uniforme para hacer posible la conexión de las líneas que habían de integrar sus futuras redes. En Europa, sólo cinco países adoptaron un ancho distinto del que después se había de convertir en «normal», y lo hicieron por consideraciones de carácter técnico, relacionadas, en algunos casos, con sus especificidades climáticas y orográficas. Éste fue el caso de Holanda, del ducado alemán de Baden, de Rusia, de Irlanda y de España.

Posteriormente, ante las necesidades de interconexión, Baden (1854) y Holanda (1866) no tuvieron otra alternativa que reconvertir sus redes al ancho que se había de imponer en Europa. No sucedió lo mismo en Rusia ni tampoco en España, lo cual determinó que los ferrocarriles portugueses se construyeran, también, con el ancho de 1,67 m. De otro lado, la insularidad de Irlanda —que construyó sus ferrocarriles con un ancho de 1,6 m.— obvió el problema. En cuanto a británicos y a norteamericanos, la adopción de un ancho uniforme —que finalmente fue el de 1,44 m., porque era el predominante en sus respectivas

redes— no se produjo hasta muy tardíamente. En 1880 en Estados Unidos había nada menos que 19.528 kms. de vía de 1,52 m., que se estrecharon, de manera asombrosa, a 1,44 entre las 3,30 y las 16 horas de los días 31 de mayo y 1 de junio de 1886. En Inglaterra, la unificación se efectuó más pausadamente. La compañía Great Western transformó su «vía ancha» (de 2,13 m.) en normal durante la década de 1870, pero la antigua vía subsistió en algunas líneas hasta 1891. El ancho de 1,44 m. acabó por imponerse, debido a las ventajas derivadas de la uniformidad. Jesús Moreno —aun cuando enfatiza sobre el «error» español— no duda en afirmar «que el ancho ideal sería un valor comprendido entre 1,60 y 1,70 m....» y que la poca anchura «del gálibo, consecuencia de la entrevía, seguirá constituyendo para el ferrocarril europeo, uno de sus puntos más débiles a la hora de competir con otros medios de transporte...» (p. 37).

El libro tiene por objeto analizar el caso español. El autor nos muestra que la decisión de adoptar el ancho de 1,67 emana de los informes —particularmente del de 2 de noviembre de 1844— emitidos por la comisión asesora del ministerio presidida por Juan Subercase. Evidencia que tal propuesta se adoptó por motivaciones estrictamente técnicas, al margen de cualquier consideración estratégica. Los militares —señala Moreno— nunca creyeron que la diferencia de anchos de vía constituyera un instrumento defensivo, en parte porque las vías férreas se podían destruir con suma facilidad si era necesario. Sólo mostraron algunas prevenciones respecto a los ferrocarriles transpirenaicos, que podían contribuir a socavar la protección natural que ofrecía la barrera de los Pirineos ante eventuales agresiones. La comisión presidida por Subercase propuso el ancho de 1,67 m., bajo la influencia de la literatura técnica —sobre todo francesa—, que cuestionaba la idoneidad de la vía de 1,44 m. En la época, eran mayoría los ingenieros que pensaban que una vía más ancha posibilitaba: una entrevía más holgada y un aumento de la capacidad de transporte; mayor estabilidad de los trenes; utilizar locomotoras con una superficie más amplia de calefacción, lo cual se creía que había de redundar positivamente en la velocidad y en la potencia de ascensión de rampas. Por lo que a las locomotoras se refiere, estas suposiciones eran infundadas; como indica el autor —experto en el tema—, el problema de la superficie de calefacción se resolvió a base de alargar las calderas de las máquinas y, por otra parte, su capacidad de ascenso no dependía del grado de vaporización, sino de la presión. No obstante, aún hoy es innegable que una vía más ancha proporciona mayor estabilidad y mayor capacidad de carga.

La promulgación de la R.O. de 31 de diciembre de 1844 —que estableció el ancho de vía español en 1,67 m.— tuvo lugar en este contexto. Parece indudable que dicha polémica llevó a Subercase a la conclusión de que la vía «ancha» presentaba grandes ventajas técnicas. Pensaba, también, que se había de adoptar un ancho uniforme que posibilitara la futura conexión de las distintas líneas que habían de formar la red española. En cambio, podemos inferir que no creía que los ferrocarriles se convirtieran en un medio internacional de transporte de mercancías —opinión que era, sin duda, bastante compartida—, por lo que el problema de los trasbordos en las estaciones fronterizas era una cuestión menor. Intrascendente. Pese a tales convicciones, se mostró bastante flexible en su gestión, primero, al frente de la comisión y después, como miembro de la Junta consultiva y como Director General de Obras Públicas. No tuvo inconveniente en autorizar que el ferrocarril

de Mataró se construyera con un ancho de 1,44 m. y, más tarde, hizo lo propio con los de Langreo y de Alar del Rey a Santander...

El autor presta la atención que merece a la política desplegada por Mariano Miguel de Reinoso al frente del ministerio de Fomento, puesto que este político vallisoletano protagonizó el único intento de adoptar el ancho de 1,44 m. Ello tuvo lugar en el contexto de los escándalos e ilegalidades que caracterizaron la política ferroviaria instrumentada por el gobierno de Bravo Murillo, mantenida después por los posteriores gobiernos del partido moderado. El objetivo del tal política era, como es bien conocido, el utópico empeño de construir una red ferroviaria estatal —consistente, en principio, en la línea de Irún a Madrid y Cádiz, con ramales a dos puertos del Mediterráneo—, y tenía en la trastienda los turbios negocios de José Salamanca. Moreno aporta información inédita al respecto, pero apunta que Reinoso avaló la obscura operación de compra, por parte del Estado, del ferrocarril de Madrid a Aranjuez —a mi entender sin suficientes evidencias— con objeto de facilitar la implantación del ancho de vía de 1,44 m. Ello sirve de excusa para restar importancia al cúmulo de irregularidades y fraudulencias que caracterizaron la política ferroviaria de estos años. Es posible que la dimisión de Subercase de la Dirección General no se debiera tanto a la cuestión del ancho de vía —como insinúa Moreno—, como a los derroteros por los que se había deslizado el negocio ferroviario en España. En la excelente nota biográfica que dedica a este personaje —contenida en los apéndices—, deja claro que Subercase era un hombre con un carácter hasta cierto punto intransigente, pero de firmes principios éticos.

Una de las aportaciones más relevantes de la obra consiste en el análisis de las relaciones hispano-portuguesas e hispano-francesas en materia ferroviaria. Describe las angustias de los gobiernos portugueses para tratar de entrever el ancho de vía que adoptaría España, el grado de prioridad que se otorgaría a una línea de enlace entre ambos países..., debido a las sinuosidades de la política ferroviaria española. Pone de relieve algo sorprendente: el escaso interés de la diplomacia francesa por imponer a España el mismo ancho de vía que imperaba en los ferrocarriles galos. Porque de la documentación utilizada se desprende que los gobiernos franceses sólo se limitaron a efectuar recomendaciones eventuales y poco incisivas sobre la conveniencia de adoptar el ancho de 1,44 m., con vistas a una futura conexión de las redes española y francesa. La discusión de la ley general de ferrocarriles de 1855 constituye la última posibilidad de que España adoptara el que después había de ser el ancho europeo. El Congreso aprobó, por unanimidad, el de 1,67 m. Existe, además, otro hecho sorprendente: en 1856 los Péreire —y otros financieros franceses relacionados con el *Crédit Mobilier*— y el grupo de la alta banca gala liderado por los Rothschild asumieron la construcción de las grandes líneas de la red ferroviaria española, y no consideraron conveniente efectuar presión alguna para que se modificara el ancho de vía. Parece indudable que si tales grupos hubieran tenido interés en construir sus respectivas redes con el ancho europeo, el gobierno español difícilmente hubiera podido resistirse. Por tanto, todo parece indicar que en estos años seguía imperando la convicción de que los ferrocarriles eran un instrumento para el tráfico interior y que el comercio internacional seguiría efectuándose, básicamente, por vía marítima.

En la última parte de esta obra, Jesús Moreno se ocupa de analizar las diferentes tentativas de reducir el ancho de vía habidas entre 1906 y la década de 1930. La singularidad

del ancho de vía español se convirtió en «problema» en el transcurso de estos años. La circulación internacional de viajeros y mercancías había aumentado, y los trasbordos —en las estaciones fronterizas— planteaban problemas, sobre todo en lo concerniente a la manipulación de algunos productos de exportación perecederos, como es el caso de las naranjas. Los estudios realizados indicaban que la modificación del ancho de vía español tendría un coste muy elevado, y según M.Z.A., el tráfico internacional sólo significaba el 0,55% del movimiento de pasajeros y el 1,14% del de carga. Los informes elaborados por E. Maristany —que ocupaba la dirección de M.Z.A.— fueron taxativos: el análisis de la relación coste/beneficio no justificaba tal operación; en consecuencia, si el Estado quería reducir el ancho de vía, tendría que financiar los costes. El seguimiento que Moreno efectúa de tales tentativas constituye otra aportación importante a la historia de los ferrocarriles españoles. Los intentos fueron variados. Las compañías ferroviarias recibieron con escepticismo las propuestas y estudios para instalar un tercer carril entre Biarritz y San Sebastián, entre Portbou y Barcelona... Esto no eliminaba la necesidad de efectuar los trasbordos en algún punto y obligaba a construir (o adaptar) nuevas estaciones para realizar tales operaciones. También se valoró la posibilidad de construir con un ancho de 1,44 m. las líneas transpirenaicas en proyecto: Zuera-Olorón; Lleida-Saint Giron; Ripoll-Ax-les-Thermes... Pero ello presentaba problemas análogos a los que planteaba la instalación de un tercer carril en tramos, más o menos largos, de las líneas internacionales existentes. Sin embargo, la conversión al ancho europeo de la línea de Ripoll a Puigcerdà estuvo a punto de llevarse a cabo por efecto de las presiones del sector hotelero y del consorcio del puerto barcelonés. La crisis ferroviaria de la década de 1930 frustró tal proyecto, que posiblemente hubiera resultado un fracaso, porque la dureza del trazado de esta línea la inhabilitaba para servir de instrumento para el tráfico ferroviario internacional.

De otro lado, el autor pone de manifiesto que en esta época, la cuestión del ancho de vía estuvo relacionada con la megalomanía del monarca por construir una gran línea de ancho europeo, financiada con recursos públicos. Esta vía férrea había de atravesar España (por Pamplona y Madrid) hasta Algeciras, y continuar por África hacia Dakar. Entre este puerto africano y el brasileño de Pernambuco hay una distancia marítima mucho menor que la existente entre cualquier puerto europeo y americano. Este proyecto suscitaba, lógicamente, grandes perplejidades. Porque nadie imaginaba que el comercio europeo con el nuevo continente se pudiera efectuar, ni siquiera en una mínima parte, a través de Dakar y que pudiera haber algún viajero dispuesto a atravesar en tren el tórrido desierto hasta dicho puerto africano para desplazarse al continente americano. La iniciativa se hallaba vinculada, además, con la implicación española en el proceso de colonización del norte de África. Por todo ello, no sólo no ayudó, sino que contribuyó, posiblemente, a desacreditar la cuestión del cambio de ancho de vía. Tan singular proyecto fue definitivamente desestimado durante la Dictadura de Primo de Rivera, precisamente en los años que el Estado realizó grandes inversiones tendentes a modernizar y a completar la red ferroviaria. Esta cuantiosa inversión pública se dedicó, como es sabido, a aumentar y a renovar el material de tracción y móvil; a la construcción de nuevas líneas para completar la red —entre ellas el ferrocarril transpirenaico de Canfranc— y acortar, así, distancias entre grandes centros

de producción y de consumo... Curiosamente, el problema del ancho de vía no contó para nada entre las prioridades de la política ferroviaria del régimen de la Dictadura.

En resumen, este libro trata una cuestión de sumo interés para la historia de los ferrocarriles españoles y es producto de un vasto trabajo de investigación. El lector quedará impresionado ante la cantidad de documentación utilizada —conservada en numerosos archivos—, así como por la diversidad de revistas especializadas consultadas. Jesús Moreno muestra, además, un gran conocimiento de la bibliografía técnica inglesa, francesa y de otros países publicada durante las primeras décadas de la aparición de los ferrocarriles. Por todo ello, el libro se contará, sin duda, entre las obras básicas de la historiografía ferroviaria española. Sólo cabe objetarle que trate a Juan Subercase con excesivo rigor. Es cierto que sus ideas no eran originales, lo sorprendente hubiera sido lo contrario. Pero a pesar de esto, la lectura del informe de 2 de noviembre de 1844 impresiona por la claridad con que se esbozan los principios para implantar una política ferroviaria global. También es cierto que su intuición falló en la cuestión del ancho de vía, pero tampoco cabe achacarle toda la responsabilidad de la decisión adoptada. Tiempo hubo para rectificar hasta 1856, y no se hizo. De otro lado, el hecho de no utilizar la bibliografía existente sobre la historia de los ferrocarriles en España le ha impedido integrar y valorar algunas de las opiniones expresadas por otros autores al respecto.

PERE PASCUAL