

Francisco Comín Comín, Pablo Martín Aceña,
Miguel Muñoz Rubio y Javier Vidal Olivares

150 años de historia de los ferrocarriles españoles

Madrid, Anaya y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998

GINÉS DE RUS
Universidad de Las Palmas

Francisco Comín Comín, Pablo Martín Aceña, Miguel Muñoz Rubio y Javier Vidal Olivares nos ofrecen 150 años de la historia del ferrocarril: una obra ambiciosa en dos tomos, de edición muy cuidada, con gráficos, cuadros y fotografías de calidad que nos permiten calificarla como la primera enciclopedia del ferrocarril español, una modalidad de transporte que había entrado en declive en muchos países y que recientemente vive una segunda juventud gracias a la innovación tecnológica y a la congestión de las carreteras y de los aeropuertos.

En España, el primer ferrocarril se construyó a mediados del siglo XIX. Lo que ha ocurrido durante el siguiente siglo y medio nos lo narran los autores con minuciosidad, describiendo el nacimiento, desarrollo y madurez de una industria que ha experimentado un proceso de declive tan intenso como el que evidencian las cifras siguientes: en el año 1950 en España se transportaban por ferrocarril el 51 por ciento de las mercancías; alcanzándose el punto mínimo en 1992, con sólo un 5 por ciento.

Sólo por esta razón, el libro debería despertar la curiosidad de los economistas, ingenieros y estudiosos de nuestra realidad económica y social. El presente brillante de una actividad económica vigorosa hasta mediados del siglo XX no constituye garantía alguna para el futuro, pudiendo comprobar el lector interesado cómo la confluencia de causas exógenas al ferrocarril y de errores graves en el planteamiento económico de su explotación pueden hacer tambalearse a la economía aparentemente más sólida. El libro también muestra cómo la protección y la inyección de fondos públicos no resuelven problemas de naturaleza estructural más bien los aplaza y generalmente aumenta los sacrificios que se requieren en un ajuste posterior.

El ferrocarril es una modalidad de transporte con buena prensa, propenso a ser contemplado con nostalgia y romanticismo y percibido por los ciudadanos como un medio de transporte “social” y “blando” con respecto al medio ambiente. Es sin duda un sistema de transporte muy adecuado para el desplazamiento de

grandes volúmenes de mercancías y para satisfacer la movilidad de los pasajeros en flujos de tráfico muy densos, y en términos relativos tiene un impacto medio-ambiental inferior, siendo responsable de un menor número de accidentes que la carretera. También es cierto que, al haber sido un modo de transporte subvencionado masivamente por el Estado, han podido fijarse tarifas bajas en comparación con sus costes, especialmente en el caso de las líneas que conectan con núcleos alejados y dispersos de población.

Lamentablemente, el análisis desapasionado del ferrocarril muestra que este medio de transporte ha supuesto un drenaje continuo de fondos públicos a lo largo de su historia, con el fin de sostener una alternativa de transporte cada vez menos demandada, y que operaba con costes muy elevados por el exceso de protección y la politización de su dirección, muy alejada en muchos momentos de su historia de los principios de gerencia más elementales.

Por otro lado, su impacto medio ambiental no es baladí, con efectos barrera muy serios en espacios naturales, y con gran ocupación de terrenos en los nudos ferroviarios más importantes, generalmente situados en zonas urbanas donde el suelo tiene un elevado coste de oportunidad.

En lo que se refiere a accidentes, la historia del ferrocarril está asociada a accidentes esporádicos, aunque costosos en términos de vidas perdidas, y los pasos a nivel han sido responsables de múltiples accidentes, mortales en muchos casos.

Las características tecnológicas del modo de transporte ferroviario configuran un tipo de actividad económica con una proporción elevada de costes fijos; es decir, de aquellos que no van a variar con el volumen de tráfico. Las inversiones en la red de vías, estaciones y señalización básica se requieren incluso para un nivel de servicio mínimo. Este componente fijo de los costes del ferrocarril origina el decrecimiento de los costes medios de transportar viajeros y mercancías a medida que crece el volumen de tráfico.

El decrecimiento de los costes medios del ferrocarril, junto con el hecho de no tener que soportar los problemas de congestión que caracterizan al transporte por carretera, lo convierten en una modalidad de desplazamiento con ventaja comparativa en el transporte de viajeros de cercanías en áreas metropolitanas (alta densidad de población y congestión en el acceso por carretera) y en distancias medias en alta velocidad. En el transporte de graneles la ventaja del ferrocarril también es manifiesta.

En la ventaja comparativa del ferrocarril se encuentra también lo que parece haber sido su mayor debilidad en el pasado reciente: su falta de flexibilidad frente al transporte por carretera. El ferrocarril es un modo de transporte con costes de instalación y funcionamiento elevados que tiene sus vías propias no compartidas con otros vehículos, que permite transportar un elevado número de pasajeros o toneladas de mercancías comparado con el coche, el autobús o el camión.

El problema surge cuando el tráfico desciende como consecuencia de una desaceleración de la economía; o lo que es más grave, cuando se producen cambios en la estructura sectorial de la economía modificando los flujos y la composición de los tráficos, con pérdida de importancia del transporte a bajo coste de grandes volúmenes y con una revalorización de la calidad del servicio y la rapidez frente

al precio. Cuando esto ocurre, el componente fijo de los costes empieza a operar en sentido contrario, los costes medios comienzan a crecer al reducirse los volúmenes de tráfico con la pérdida consiguiente de rentabilidad que puede traducirse (manteniendo constante la red) en aumentos de precios o de los déficit de explotación.

La obra de Comín *et al.* muestra, mediante la descripción e interpretación histórica de los hechos y las cifras, cómo el ferrocarril en España recorre durante un largo período un viaje circular que lo devuelve a sus orígenes. Después de un largo ciclo de propiedad privada, nacionalización y propiedad pública, vuelve a ganar fuerza la opción de participación privada y competencia en las compañías ferroviarias.

Comín *et al.* explican cómo el nacimiento del ferrocarril está vinculado a la inversión privada y a la tutela del Estado de una manera confusa y poco articulada. Desde mediados del siglo XIX hasta la creación de RENFE, el sistema concesional fue el marco jurídico básico para la construcción y explotación de los ferrocarriles en España. Desde los primeros proyectos y hasta la ley ferroviaria de 1855, los autores muestran que la poca capacidad inversora del sector privado para acometer el arranque de una tecnología nueva caracterizada por elevados costes irre recuperables, mezclado con la falta de un marco claro de relación entre el capital privado y el Gobierno, favorecieron la corrupción y el favoritismo en la adjudicación de las concesiones ferroviarias.

El análisis que se realiza sobre el fracaso de las concesiones y posterior nacionalización de las compañías privadas es revelador, y su utilidad trasciende el carácter histórico del trabajo al convertirse en una importante referencia para los que están diseñando en todo el mundo el nuevo papel del sector privado en la inversión y explotación de los ferrocarriles: la imperfección de las cláusulas de los pliegos de condiciones y la falta de compromiso por parte del Estado para hacer cumplir lo pactado situaba a las compañías en una posición favorable, generalmente en perjuicio del interés general; al mismo tiempo, los plazos establecidos en los contratos dificultaban la inversión del sector privado. Ambos factores contribuían a la imposibilidad del funcionamiento del sistema concesional y, más tarde o más temprano, a la nacionalización y al nacimiento de RENFE.

Temas económicos tan interesantes como el nacimiento de los bancos de crédito ligados a la financiación de las compañías ferroviarias o las causas por las que el ferrocarril no desencadenó la industrialización en España son tratadas en esta obra con rigor, y el lector encontrará descripciones sugerentes sobre el papel de los aranceles en la protección de la industria nacional. Como recuerdan los autores, el que sólo se concediera franquicia arancelaria a los productos acabados para el sector ferroviario, limitando al mismo tiempo las importaciones de materiales que permitieran la construcción y fabricación nacional de ferrocarriles, no parece que fuese una política acertada, y en su explicación no debe olvidarse el poder de las empresas extranjeras en España, sus préstamos al Gobierno y la presencia de los políticos españoles en sus consejos de administración.

El proceso de construcción de nuevas líneas y absorción de las compañías pequeñas se inicia en 1870 y los autores analizan el proceso que se desencadena, con una valoración de los resultados financieros para accionistas y obligacionis-

tas. La primera guerra mundial, el cambio en el pensamiento político dominante, y la confluencia de intereses de banqueros, empresarios, trabajadores y usuarios crean las condiciones para una mayor intervención en la economía y el posterior rescate de las concesiones y nacionalización del ferrocarril en España.

El pasado reciente del ferrocarril español es el contenido del segundo tomo de esta obra, en donde parece que las sugerentes interpretaciones de los hechos que contiene el tomo primero dan paso a una descripción demasiado aséptica de la realidad de acuerdo con documentos y monografías de carácter más o menos oficial. Es cierto que se analiza con competencia la pérdida de cuota de mercado del ferrocarril en beneficio de la carretera; sin embargo, no se profundiza en la búsqueda de las causas que explican esta pérdida de peso relativo: cambio en la estructura industrial del país y por tanto en la composición de la mercancía transportada (menos volumen y más valor), inversión en carreteras con la reducción consiguiente de los tiempos de desplazamiento y falta de orientación comercial de la empresa pública RENFE, cuya presidencia ha sido en muchos casos un paso más en la carrera política de sus ocupantes.

De este período, y en la sucesión de planes de intervención para la modernización y reestructuración de RENFE, es muy interesante lo que ocurrió con el primer contrato-programa, ya que se inicia un plan de reformas internas que han saneado a la compañía y situado los indicadores de productividad en línea con las mejores compañías europeas. La espectacular reducción de plantilla (más de 15.000) en el primer contrato-programa para seguir prestando los mismos servicios evidencia el grado de ineficiencia de una compañía cuyos costes triplicaban en 1984 los ingresos de explotación.

En mi opinión, el tratamiento de la política ferroviaria en la democracia debería tener un tono más crítico, como ocurre en otras partes de la obra; sin embargo se opta por seguir la prosa de documentos más o menos oficiales. Cuando se describe la política comunitaria no se analiza cuál ha sido la respuesta del gobierno español y de RENFE a las directrices marcadas por la U.E., lo que hubiera permitido subrayar el retraso en la adaptación de los ferrocarriles españoles a un futuro en el que la competencia en las operaciones será lo normal en la industria ferroviaria.

El caso de la alta velocidad es un buen ejemplo de la falta de tono crítico, o al menos de la excesiva dependencia de documentos oficiales. La alta velocidad española ha sido analizada por Herce y Álvarez (1993) y por De Rus e Inglada (1993) con resultados macro y microeconómicos muy desfavorables, que deberían haber sido comentados por los autores con el fin de ofrecer una visión más equilibrada de una nueva etapa del ferrocarril español.

Desde mi punto de vista, no queda claro en el trabajo el hecho de que la nueva regulación ferroviaria española no es suficiente para que el ferrocarril se reorganice sobre bases competitivas y que nuevos esfuerzos serán necesarios para modificar en profundidad los esquemas de organización e incluso la propia filosofía del regulador con respecto al ferrocarril, cuyo proteccionismo y alejamiento del mercado han contribuido decisivamente a su estancamiento y pérdida de relevancia en el sistema de transporte español.

Es muy posible que la distribución modal de los tráficos de viajeros y mercancías esté lejos de la que corresponde a la asignación más eficiente de los recursos una vez cubiertas las obligaciones de servicio público pertinentes. El alejamiento de los precios de sus costes sociales en otros modos de transporte y la ventaja comparativa del ferrocarril en ciertos segmentos de demanda permiten suponer que una nueva organización del sistema de transporte en el que cada modo internaliza sus propios costes y en el que la distribución modal de los tráficos la decide el mercado puede devolver al modo de transporte ferroviario en España una significación económica de la que por el momento carece.

Aunque este buen trabajo enciclopédico no carece de tono crítico, contiene algunas secciones que se limitan a reproducir la posición institucional de la compañía, ignorando información muy útil para la interpretación de los hechos que se estudian. Los estudiosos del ferrocarril deberían tener como libro de consulta esta enciclopedia en dos tomos, y los últimos 30 años completarlos con estudios como los de Cartujo y De Rus (1989 y 1991), De Rus (1993 y 199x), Dodgson y Rodríguez Álvarez (1994), Dodgson y González Savignat (1994) y Preston y Nash (1994).



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Carbajo, J.C. y G. De Rus (1989): "Hacia la definición de una política de transporte ferroviario", *Economistas*, n.º 41 (extraordinario), págs. 234-240.
- Cartujo, J.C. y G. De Rus (1991): "Railway Transport Policy in Spain", *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 25, págs. 209-215.
- De Rus, G. (1997): "La economía del transporte por ferrocarril: un análisis económico de su régimen jurídico", en J.L. Pinar, J. Fuentes y C. Zapatero (dirs.), *El futuro del transporte por ferrocarril en España. Régimen jurídico*, Fundación de los ferrocarriles en España, Dykinson.
- De Rus, G. (1993): "Los servicios de transporte aéreo, marítimo y terrestre: estructura económica y regulación", Fedea, *documento de trabajo* 93-08, Madrid.
- De Rus G. y V. Inglada (1993): "Análisis coste-beneficio del tren de alta velocidad en España", *Revista de Economía Aplicada*, n.º 3 (vol. I), págs. 27-48.
- Dodgson, J. y M. González Savignat (1994): "A Cost-Benefit Analysis Framework for Spanish Railway Services", Fedea, *documento de trabajo* 94-11, Madrid.
- Dodgson, J. y P. Rodríguez Álvarez (1994): "Profitability of the Different Services of RENFE", Fedea, *documento de trabajo* 94-15, Madrid.
- Herce J.A. y O. Álvarez (1993): "Líneas ferroviarias de alta velocidad en España", *Revista de Economía Aplicada*, n.º 1, págs. 5-32.
- Preston, J. y C.A. Nash (1994): "European Railway Comparison and the Future of Renfe", Fedea, *documento de trabajo* 94-09, Madrid.