PERE MACIAS I ARAU

VÍA ANCHA, MENTE ESTRECHA

CRÓNICA DE 150 AÑOS DE AISLAMIENTO FERROVIARIO (1848-1998)

PRÓLOGO: ANDRÉS LÓPEZ PITA

FUNDACION
ESTEYCO

PERE MACIAS I ARAU

VÍA ANCHA, MENTE ESTRECHA

CRÓNICA DE 150 AÑOS DE AISLAMIENTO FERROVIARIO (1848-1998)

PRÓLOGO: ANDRÉS LÓPEZ PITA

FUNDACION
ESTEYCO

© 2011 TERMINUS
Título original: *Via ampla, Ment Estreta*

© 2013 Fundación ESTEYCO
© 2013 Textos: Pere Macias i Arau. Andrés López Pita.
Traducción del catalán: Pere Macias i Arau.

Diseño Gráfico: Pilar Carrizosa

Fotocomposición, fotomecánica e impresión: Estugraf impresores S.L.

Editado por la Fundación ESTEYCO. Menéndez Pidal, 17. 28036 Madrid.
Impreso en España
Depósito Legal: M-32085-2013
1ª Edición: noviembre 2013

CONTENIDO

PRÓLOGO 5
ANDRÉS LÓPEZ PITA

INTRODUCCIÓN 7
PERE MACIAS I ARAU

PRIMERA PARTE
ORÍGENES DEL ANCHO IBÉRICO E INTENTOS FRUSTADOS DE ADAPTACIÓN AL ANCHO INTERNACIONAL 11

1. Los inicios del ferrocarril 13
2. Cataluña entre la revolución industrial y la “Renaixença” 18
3. El ancho de vía ibérico 23
4. El informe Subercase, los ingenieros y los políticos 26
5. Miquel Biada y el tren de Mataró 32
6. El accidentado camino hacia la Ley de Ferrocarriles del 1855 37
7. Un ferrocarril para competir con caminos y canales 40
8. Hacia la radialidad de la red 45
9. Los trabajos de la Comisión de ferro-carriles 49
10. Reinoso y los escándalos ferroviarios 55
11. El impulso definitivo 61
12. A Francia por Portbou, 14 años después de Irún 66
13. Eduard Maristany lidera el sector ferroviario 72
14. El ministro Cambó afronta el problema ferroviario 77
15. La inútil obsesión de Alfonso XIII por el cambio de ancho de vía 88

SEGUNDA PARTE

LA ALTA VELOCIDAD Y EL ANCHO DE VÍA UIC 93

16. El AVE de Franco 95
17. Primeros Planes ferroviarios de la Democracia 105
18. La gran frustación: el Plan de Transporte Ferroviario 115
19. Cataluña retoma la cultura ferroviaria europeista 125
20. El Estudio de Factibilidad de la conexión Barcelona - Perpignan 132
21. Una intensa acción exterior 138
22. Las controversias de la Comisión Mixta 143
23. De la mejora de Despeñaperros al AVE en ancho UIC 152
24. Una decisión muy controvertida 162
25. El acuerdo de 9 de diciembre del 1988: ancho UIC y alta velocidad de Sevilla a Madrid y de Madrid a Barcelona y a la Frontera Francesa 170
26. La cuestión de las prioridades 175
27. La Generalitat aprueba el Proyecto de LAV Barcelona – Perpignan y logra su inclusión en la red europea 184
28. Borrell sustituye a Barrionuevo y Vilalta pasa a Medio Ambiente 194
29. El Plan Director de Infraestructuras del ministro Borrell 202
30. La creación del Gestor de Infraestructuras Ferroviarias desbloquea la alta velocidad 213

RESEÑAS BIOGRÁFICAS 221

ÍNDICE ONOMÁSTICO 225

PRÓLOGO

En octubre del próximo año 2014 se cumplirán 50 años de la introducción, por primera vez en el mundo, de servicios de alta velocidad, entre las poblaciones de Tokio y Osaka.

Desde 1964, nueve países en Europa y cuatro en Asia se han incorporado al grupo de áreas geográficas en las que la alta velocidad es, en la actualidad, una realidad comercial. En conjunto han configurado una red de 21.000 km.

La llegada de este denominado "nuevo modo de transporte" a cada país, fue siempre acompañada de un proceso de toma de decisiones pleno de interés y sin embargo, en general, muy poco conocido.

En este contexto, el libro escrito por el Ingeniero y Diputado del Congreso, Pere Macias, pretende ser, y lo es, una valiosa aportación al conocimiento del cómo y el porqué del ferrocarril de alta velocidad en España. Han pasado dos décadas desde el primer servicio de estas prestaciones y se dispone, por tanto, de la necesaria perspectiva para abordar esta, sin duda, interesante y apasionante temática.

De un modo implícito el autor del libro se preguntó al comenzar a preparar su redacción, si podría establecerse un cierto paralelismo entre la llegada a España del ferrocarril en 1848, y la implementación de este nuevo ferrocarril del cual su elevada velocidad es, posiblemente, el factor de la calidad de servicio que mejor le identifica.

Pere Macias responde a esta cuestión, poniendo de relieve que, en ambas ocasiones: líneas Barcelona-Mataró, y Sevilla-Madrid-Barcelona-frontera francesa, Cataluña jugó un papel determinante.

Para justificar su respuesta, comienza el libro analizando en profundidad el contexto que llevó a construir la primera línea de ferrocarril y la decisión del ancho de vía en España en el siglo XIX. A continuación, estudia en detalle, a través de las actas de las sesiones del Congreso de los Diputados, el camino que, en el ámbito político, condujo a tomar la decisión de construir la primera línea de alta velocidad y ancho internacional en España. Finalmente, escucha y dialoga con algunos de los protagonistas técnicos de dicha línea.

El resultado del citado trabajo es el libro del que su autor me ha pedido escriba el Prólogo. Y lo hago con el convencimiento de que era un libro que estaba por escribir y que Pere Macias era una de las personas mejor situadas y preparadas para hacerlo, por su doble faceta de Ingeniero de Caminos y Diputado en el Congreso.

La primera, conveniente, para poder abordar con rigor los aspectos técnicos. La segunda, imprescindible, para disponer de una visión privilegiada (*Conseller de Medio Ambiente* y *Conseller* de Politica Territorial y Obras Públicas de la *Generalitat de Catalunya*) de los ámbitos en que se toman las grandes decisiones que afectan al sistema de transporte en general, y al ferrocarril en particular.

Estoy convencido que este libro, en la actualidad, pero también con el paso del tiempo, figurará en las referencias de obligada lectura para todos aquellos que se interesen por conocer como se ha llegado a disponer, en nuestro país, de un modo de transporte, el ferrocarril de alta velocidad, que ha modificado profundamente la movilidad en los desplazamientos a media y larga distancia.

Por ello, es de agradecer a su autor el tiempo y el esfuerzo dedicado a la elaboración del mismo. El lector que se aproxime a su lectura no se sentirá defraudado.

ANDRÉS LÓPEZ PITA

Catedrático de Ferrocarriles
Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de Barcelona
Real Academia de Ingeniería
Barcelona, noviembre 2013

INTRODUCCIÓN

La pretensión de este libro era, inicialmente, relatar el proceso de implantación de las primeras líneas de alta velocidad en España. Siempre había sentido una gran curiosidad intelectual por conocer e intentar comprender los motivos por los cuales el primer tren español de alta velocidad y ancho de vía internacional fue el de Madrid a Sevilla. Y quería seguir las mil vicisitudes de otra línea, la de Madrid a Barcelona y a la frontera francesa, cuya implantación se demoró veinticinco años.

Pronto me apercibí de que, para comprender este proceso, había que empezar el relato un siglo y medio antes: cuando el mataronense Miquel Biada tuvo que adoptar una anchura de vía peculiar para el primer ferrocarril de la península. Desde el gobierno español se estableció una magnitud singular en el mundo entero, la de seis pies castellanos. Fue el origen del aislamiento ferroviario español.

En las décadas centrales del siglo XIX, las diversas facciones del liberalismo se afanaban en la construcción de España como estado-nación. El ferrocarril se convirtió en una pieza clave para implantar un modelo territorial fuertemente centralizado que ya había sido definido por los Borbones del XVIII, pero que solamente un artefacto tan potente como la locomotora de vapor podria posibilitar al facilitar enormemente la comunicación de la capital con todas las provincias.

Mientras tanto, Cataluña se encontraba en plena revolución industrial y contemplaba el invento del tren como la herramienta idónea para alcanzar la competitividad de la naciente economía de fabricación intensiva. El ferrocarril permitía transportar más lejos y con menos costes tanto las materias primas y las subsistencias —el trigo de la meseta— como los productos manufacturados. De la propia burguesía industrial surgieron las compañías ferroviarias catalanas que abrían caminos hacia Aragón y hacia las Castillas, a lo largo del corredor mediterráneo, hacia el País Valenciano y, por supuesto, hacia el norte, con la vocación de conectar cuanto antes con Francia.

Dos concepciones tan opuestas de las infraestructuras, la catalana y la española, pronto chocaron, con resultados desiguales. Ciertamente, el ferrocarril contribuyó en gran medida al crecimiento de la economía catalana, pero siempre supeditado a la lógica de las decisiones estatales. La dependencia culminó, a finales del siglo, con la sucesiva absorción de todas las compañías ferroviarias catalanas por las dos grandes empresas españolas, Norte y MZA.

Un episodio muy interesante es el de la implicación de destacados dirigentes empresariales o políticos catalanes en la gobernación de ámbito estatal.

El ferroviario Eduard Maristany, que presidió la compañía MZA, y el dirigente de la Lliga Regionalista, Francesc Cambó constituyen dos paradigmas de la generosa aportación catalana a la modernización de España. El catalanismo, que había nacido como idea romántica y que había experimentado un gran éxito como instrumento para la reivindicación de los intereses catalanes ante los organismos estatales, se implicó de lleno en los asuntos españoles, con la convicción de que el progreso general de las regiones españolas conllevaría también el reconocimiento de las aspiraciones catalanas.

A partir de los años veinte arreciaron las dificultades para las compañías ferroviarias y, en todo el continente europeo, los estados se vieron obligados a una intervención progresiva y creciente que culminaría con la nacionalización del sector. En España, este proceso, iniciado por el dictador Primo de Rivera, se completaría en otro régimen dictatorial, el del general Franco, que en 1941 creó RENFE, unificando toda la red básica de unos ferrocarriles tan precarizados por la falta de inversiones como dañados por la guerra y que continuaban segregados de Europa debido al ancho de vía diferencial.

La segunda parte del relato, comienza con un episodio sorprendente y poco conocido. Se trata de la redacción de un anteproyecto de línea de alta velocidad entre Madrid, Barcelona y Portbou, fechado en 1975, que constituye un documento de un valor extraordinario tanto por su magnitud y su calidad, como por su carácter pionero. Desgraciadamente, la grave crisis ferroviaria de inicios de los ochenta lo sumó en un olvido del que no ha sido rescatado hasta nuestros días.

El estudio de los planes y programas estatales formulados en torno al ferrocarril, los de la etapa de la UCD, los de la larga presidencia de Felipe González y los del primer mandato del PP, ilustra un hecho curioso: todas las decisiones sobre la implantación de las nuevas líneas de alta velocidad se adoptaron al margen de aquellos instrumentos de planeamiento. El paradigma es la línea Madrid-Sevilla, el anuncio de la cual se hizo público pocos meses antes de la aprobación por el mismo ejecutivo socialista de un Plan de Transporte Ferroviario, que rechazaba explícitamente la construcción de líneas de alta velocidad y, aún con más énfasis, consideraba un auténtico despropósito la adopción del ancho de vía internacional.

En los años ochenta, se planteó una gran divergencia entre los objetivos de Cataluña y de España en materia del ferrocarril. Mientras las instituciones catalanas y la sociedad civil situaban como objetivo prioritario la conexión internacional y, por consiguiente, la eliminación del ancho de vía diferencial, los gobiernos del Estado con mayor o menor énfasis continuaban instalados en la construcción de infraestructuras inspiradas en el modelo radial borbónico. La fuerte personalidad política de Jordi Pujol permitió plantear abiertamente la exigencia de una visión más europeísta de la red ferroviaria peninsular que encontraría un aliado decisivo cuando el ministro José Barrionuevo decidió construir la línea de Sevilla en ancho internacional. Pero, como en el siglo XIX, los planteamientos catalanes acabaron siendo diluidos por el modelo centralista e integrados en la red radial. Los esfuerzos del presidente de

la *Generalitat* tuvieron un premio de consolación: al contrario de lo sucedido en el siglo anterior, la primera conexión internacional ya no sería la de Madrid a París por Euskadi, sino la de Barcelona a Perpiñán, impulsada por Pujol.

El libro pretende ser más que un mero relato de los hechos. Quiere plantear la complejidad de las relaciones entre Cataluña y España, ejemplificándola en la toma de decisiones de construcción de las redes ferroviarias.¿ Un ferrocarril al servicio de una idea de Estado o un ferrocarril a disposición de la economía real? ¿Un ferrocarril pensado en clave ibérica o en clave europea? ¿Un ferrocarril diseñado en términos de igualdad de todas las provincias o un ferrocarril que potencie los corredores más productivos, contribuyendo así más eficientemente al desarrollo global?

También quiere explorar los resultados de la intervención catalana en la toma de decisiones de alcance estatal, desde la defensa de los intereses regionales en las Cortes Españolas, pasando por la utilización de los partidos políticos y de las instituciones catalanas como plataformas reivindicativas y terminando con la implicación en la gobernabilidad del Estado. En los tres ámbitos, hallamos episodios muy relevantes, en uno y otro siglo: la acción parlamentaria de los diputados a Cortes Víctor Balaguer o Roca Junyent, las iniciativas del Consorcio del Puerto Franco y del Ayuntamiento de Barcelona bajo la Dictadura de Primo de Rivera, o las de la *Generalitat* gobernada por CiU para conseguir la conexión ferroviaria en ancho internacional, las tareas de Cambó en el Ministerio de Fomento o el Pacto del Majestic para garantizar la estabilidad parlamentaria del primer gobierno de José María Aznar.

Para la confección del relato, aparte de acudir a las fuentes documentales tradicionales, he mantenido conversaciones con algunos de los protagonistas más destacados del proceso de implantación de la alta velocidad en el ferrocarril español: el ingeniero de RENFE, José M. Alonso; el ministro de Transportes, José Barrionuevo; Ramon Boixadós, primer presidente de RENFE de la etapa socialista; Abelardo Carrillo, alto directivo de la empresa ferroviaria española; Francisco Fernández Lafuente, director General de Actuaciones Concertadas del MOPTMA de Josep Borrell; Julián García Valverde, presidente de RENFE de 1985 a 1991; el eurodiputado Carlos Gasoliba; el catedrático de ferrocarriles de la UPC, Andrés López Pita; Manuel Panadero que fue Director General y Secretario General de Transportes en toda la etapa socialista; el presidente Jordi Pujol, el diputado a Cortes Salvador Sedó, y Joaquim Tosas, ingeniero especialista en transportes de amplia trayectoria profesional y de gestión en las infraestructuras catalanas. Gracias a sus aportaciones ha sido posible rehacer una historia tan apasionante como inacabada.

PERE MACIAS I ARAU

Septiembre del 2013

PRIMERA PARTE

ORÍGENES DEL ANCHO IBÉRICO E INTENTOS FRUSTADOS DE ADAPTACIÓN AL ANCHO INTERNACIONAL

1. LOS INICIOS DEL FERROCARRIL

En el preciso momento en que nacía el ferrocarril, como uno de los inventos más revolucionarios de la edad contemporánea, surgió otro ingenio que iba, literalmente, a su lado: el telégrafo. Estudiar la evolución de uno y otro nos llevaría, seguramente, a conclusiones curiosas, quizá porque el telégrafo responde a impulsos electromagnéticos y ha tenido mucha más libertad para evolucionar que el ferrocarril, siempre tan esclavo de la ley de la gravedad. Las actitudes para resolver los problemas de ambos artefactos siguen caminos divergentes en los más de ciento cincuenta años de sus respectivas historias. Resultaría interesante averiguar por qué los sucesores tecnológicos del telégrafo han dejado de estar en manos de la administración pública y, en cambio, sigue siendo complejo tratar el ferrocarril de una manera alternativa a la canónica, gestionada e impuesta desde los gobiernos. Está claro que los primeros transmiten mensajes, noticias o ideas, a los cuales cada día resulta más difícil imponer barreras o límites, mientras que el ferrocarril sólo transporta personas y mercancías. En fin, volvamos al tren y a sus circunstancias, que ya no abandonaremos hasta el final del relato.

El primer tren de servicio público con locomotora de vapor[1] circuló a partir del 27 de septiembre de 1825 entre las localidades inglesas de Darlington y Stockton, con el objetivo de transportar el carbón de la cuenca minera de Durham hacia un embarcadero en el río Tees. Aquel convoy estrafalario era fruto del ingenio de George Stephenson, considerado por todos el padre del ferrocarril, un hombre que, curiosamente, no aprendió a leer hasta los 18 años. Es de admirar la precisión de este ingeniero a la hora de entender los principios físicos y, sobre todo, a la hora de aplicarlos a aquellos artefactos maravillosos que eran las locomotoras primitivas.

El ferrocarril triunfó en Inglaterra a partir de la entrada en servicio de la línea de Liverpool a Manchester, en 1830. Cinco años después cruzó el canal de la Mancha; fue Bélgica, entonces recientemente independizada, el primer país de la Europa continental que dispuso de un tren. Pronto se sumaron los estados de Baviera, Sajonia y Prusia en la Alemania confederada y, al otro lado del Atlántico, Estados Unidos y la isla de Cuba, con el tren de La Habana a Bejucal que entró en servicio en 1837. Las ideas sobre el alcance del nuevo sistema de transporte no estaban, sin embargo, muy claras: el mismo año, en la inauguración de la línea de París-Le Pecq, en el otro lado del río Sena. Louis Adolphe Thiers, uno de los hombres más influyentes de la Francia monárquica del rey Louis-Philippe, dijo: “este tren es un juguete para la diversión de los parisinos”. Un juguete que creció a un ritmo como nunca antes en la historia de la humanidad lo había hecho ningún otro artefacto destinado al transporte de personas o de mercancías. La magnitud del desacierto del señor Thiers se pone de manifiesto en el hecho de que la línea París-Le Pecq-

1. Las locomotoras de vapor sólo se empleaban para los trenes de mercancías, los trenes de viajeros eran traccionados por caballos hasta el 1833, cuando se sustituyeron por locomotoras de vapor.

St.Germain-en-Laye forma parte hoy del RER de París, uno de los sistemas de transporte suburbano mas eficientes del mundo.

La longitud total de las líneas ferroviarias en el mundo, en 1840, era de 7.679 km; el 1870, había alcanzado los 206.000 km; a finales de siglo, llegaba a la cantidad de 790.000 km y 11 años más tarde era de 1.300.000 km, o sea, veinte y cinco veces la circunferencia del globo terráqueo. Pero el tren no se estableció por igual en todo el mundo. En muchos países, el escaso desarrollo de la red ferroviaria es una de las circunstancias que permite explicar su retraso económico endémico. Pienso en regiones de Asia o de América del Sur, y sobretodo de África. Resulta obvio, por exceso y por defecto, que el progreso de las naciones en la historia contemporánea tiene una estrecha relación, en casi todas sus vertientes, con el tren.

El alcance de la red de ferrocarriles tiene dos factores determinantes: la densidad de población y las dificultades orográficas. En Europa, los dos países con más dificultades para resolver esta ecuación son España y Suiza. Hacer un estudio comparativo de cómo han resuelto estos estados su sistema ferroviario nos llevaría a una conclusión demasiado tópica: los trenes en Suiza funcionan como un reloj (suizo, evidentemente), mientras que España y su red ferroviaria no han sido ejemplo ni de racionalidad ni de eficiencia.

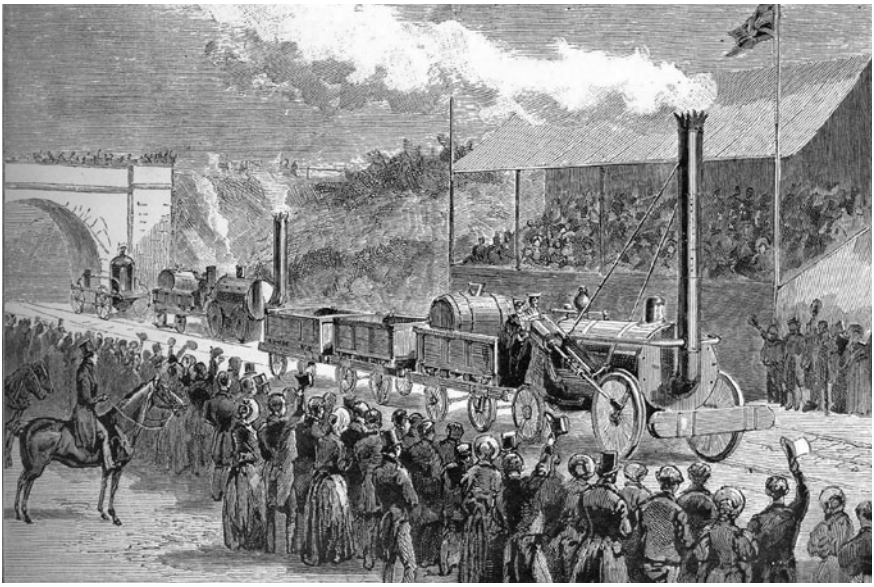
Considero básico dilucidar las circunstancias que concurren en el inicio del proceso de construcción del ferrocarril en la Península Ibérica. Para ello conviene analizar el entorno económico y social que lo hizo posible, en el marco de la convulsa sociedad española del siglo XIX, cuando la revolución industrial se resistía a recalar en España y, en cambio, en Cataluña era ya una realidad indiscutible. De esta dicotomía entre la Cataluña industrial y la España liberal surge el embrión de un movimiento político y social, el catalanismo, que tendrá un fuerte protagonismo desde entonces en el escenario institucional del Estado.

El ingeniero de caminos Francisco Wais Sanmartin que ha sido el padre de la historia de los ferrocarriles españoles, describe cómo era entonces la capital catalana:

> "En los años que siguen de cerca al 1840, en los que se disfruta del fin de una primera guerra carlista que ensangrentó y alteró el país, Barcelona está dando grandes pasos en su desenvolvimiento comercial e industrial. Se prodiga la aplicación del vapor a las Fábricas de Tejidos, y a otras de maquinaría que aquellas estimulan, el comercio encuentra medios de expansión y en la urbe repercuten este movimiento. La circunda la última fila de murallas, de cuyo derribo se habla, y a su exterior se inicia el Paseo de Gracia. Luce el alumbrado de gas." [2]

Vamos a centrar nuestra atención en los motivos que permiten a Cataluña tomar la iniciativa en la implantación del ferrocarril en la Península, por cierto con bastante retraso en relación a los países líderes de Europa y de América. Nuestro país podía haber sido pionero si hubiera aceptado la propuesta del gran ingeniero Agustín de

2. Wais Sanmartín, F. "Historia General de los Ferrocarriles Españoles (1830-1941)" Madrid: Editora Nacional, 1967. En la tercera edición, Wais modificó parcialmente este texto.



Concurso de locomotoras de vapor a Rainhill en 1829. Se trataba de escoger la máquina para el ferrocarril de Liverpool a Manchester, que estaba en avanzada fase de construcción. Ganó la *Rocket* que alcanzaba una velocidad de 48 km/h.

Fuente: Archivo Terminus.

Bethancourt de construir un camino de hierro entre la ciudad de Reus y el puerto de Salou como alternativa a un proyecto de canal que él veía inviable y que nunca se llegaría a ejecutar, a pesar del amplio apoyo que tenía por parte de los reusenses. Este evento tenía lugar, según relata el historiador Carlos Salmerón, el año 1802.[3] Solamente un año después se inauguró el primer ferrocarril público de mercancías del mundo, la línea del Surrey Iron Railway en Inglaterra. Como podemos suponer en ambos casos se trataba de caminos de hierro por los que circulaban carruajes de tracción animal.

Otro curioso precedente fue el "canal en seco para transportes", un pequeño ferrocarril que fue mostrado por el doctor Francisco Salvá y Campillo en el jardín de la Academia de Ciencias Naturales y Artes, en 1824. Este catedrático barcelonés explicaba a los asistentes su plena convicción de las incalculables ventajas que tal vez podrían obtenerse si algún día se utilizaba el vapor para arrastrar grandes masas sobre superficies planas.[4] Desgraciadamente, la avanzada edad del Dr. Salvá y el

3. Salmeron y Bosch, C. "El tren de Salou: historia del ferrocarril Reus-Salou." Barcelona: Terminus, 1987.
4. Así se explica en el libro de Antonio P. Dalmau, "Del Carril de Mataró al Directo de Madrid." Barcelona: Librería Millà, 1946.

hecho de que la Academia, acusada de hospedar gente sectaria y propagadora de nuevas doctrinas, fuera clausurada por Fernando VII no facilitaron que Cataluña fuera, como Inglaterra, pionera en el ferrocarril.

Una nueva referencia sobre el ferrocarril en Cataluña data de 1833 y se encuentra en el número 4 de una revista llamada *El Tecnológico*, que se definía como: "periódico de artes, ciencias y literatura". Esta publicación era financiada por la Real Junta de Comercio de Cataluña, organismo clave para entender la apertura de miras de la que gozaba nuestro país en aquellos tiempos de oscuridad. Contenía un artículo sobre el alcance del invento donde describía la revolucionaria velocidad que podía conseguir, lo cual creó notables expectativas de cara a su implantación.

Veamos cuáles eran las coordenadas bajo las que se contemplaba el tren y las medidas que se tomaron, desde Cataluña, para hacer frente, con conocimiento de causa, a la revolución del ferrocarril.

A finales de 1833 la Comisión de Fomento de la Junta de Comercio pidió un informe a expertos, reservadamente, es decir, no de forma pública. Los expertos eran un tal Roura, profesor de química, y un comerciante llamado Bacigalupi, los cuales, después de una breve exposición de la bondad del sistema de transporte, se refirieron al ferrocarril, con afirmaciones tan solventes como que la experiencia de otros países había demostrado que el coste del transporte por ferrocarril era menos de la mitad de lo que se pagaba en los carruajes. Aunque faltaban 15 años para la inauguración del primer tren en España, aquellos hombres sensatos afirmaban, con gran sensatez:

"No es de menos importancia la brevedad con que se transportan los mencionados efectos. Como que la actividad es el alma del comercio, fácilmente se colige con cuánta prontitud y como en cualquier hora quedan cumplidas las órdenes que recíprocamente se comunican los comerciantes de unas plazas a otras. Ya no dependen de los caprichos de los carromateros, ni menos del pésimo estado de los caminos, pues que no experimentando ningún traqueo, aun las mercancías más delicadas ningún deterioro experimentan." [5]

Este concepto del ferrocarril como medio idóneo para el transporte de mercancías será crucial para entender la elección de Mataró como destino de la primera línea de ferrocarril en Cataluña y, por consiguiente, de la Península Ibérica.

Aquel mismo año de 1933, en el mes de mayo, se envió un documento al Intendente del Gobierno. Este no debía saber gran cosa del tema, ya que pasó la petición a la Junta de Comercio de Barcelona. ¿Qué era la figura del intendente? Recordemos que este alto cargo de la administración pública, de inspiración francesa aparece en el siglo XVIII en España. Era un funcionario que dependía directamente del rey y que tenía amplios poderes ejecutivos. Su misión principal era recaudar impuestos, pero ejercía también la función de procurar el desarrollo

5. Carrera Pujol, J." La Economia de Cataluña en el siglo XIX." Barcelona: Editorial Bosch, 1967, págs. 320-321.

económico del país. Es decir, había que crear riqueza para recaudar más. Controlaba las autoridades locales, velaba por la agricultura y la ganadería, tenía cuidado del buen funcionamiento de las Reales Fábricas y una larga lista de atribuciones. Dicho de otro modo: era un personaje que ejercía simultaneamente de ministro de Fomento, de Gobernación y de Hacienda. Resulta fácil imaginar el amplísimo poder del que disponía.

Volvamos al documento dirigido al intendente, que se encuentra en los archivos de la Junta de Comercio. Se podía leer, al comienzo:

"Francisco María Fasio, natural de Génova con el más profundo Respeto a V.M. Expone: que dedicado a la formación de empresas de común utilidad y visto que la construcción de un camino de hierro desde Reus a Tarragona sería muy ventajosa en ambas ciudades y en toda la provincia, en esta atención a V.M. suplica se digne mandar se le autorice competentemente para construir a sus expensas y de sus amigos el indicado camino, asegurando al exponente la propiedad de él. Igualmente suplica a V.M. se digne mandar que los terrenos del común o propiedad particular que sea preciso tomar para la faja de veinticinco o treinta varas de ancho que deberia formar dicho camino le sean vendidos por justiprecio y justa tasación, haciendo presente a V.M. que se confiará la empresa y será administrada por una de las principales casas de comercio de Barcelona o Tarragona la cual representará al suplicante para responder respecto a esta empresa en todo lo que estime conveniente el Gobierno de V.M. También suplica a V.M. le permita la introducción libre de derechos del dicho camino de hierro, arcos de lo mismo para los Puentes y de las locomotoras y ruedas, por no haber posibilidad de construirse en España." [6]

Esta fue la instancia del promotor de la línea de Reus a Tarragona que hizo que la Junta de Comercio pidiera el informe a Roure y Bacigalupi que hemos mencionado antes. Ante la ignorancia gubernamental, la institución catalana busca y encuentra opiniones razonables desde la ciencia y el comercio, que ayudan a conformar un clima favorable al nuevo sistema de transporte. Desgraciadamente, la concesión otorgada, en 1834, a este ferrocarril de Reus a Tarragona no pudo superar las muchas dificultades políticas y financieras y caducó. No fue hasta nueve años después de cuando Miguel Biada conseguiría la concesión del primer ferrocarril de la Península Ibérica.

6. Archivo de la Junta de Comercio de Barcelona, Legajo 58.

2. CATALUÑA ENTRE LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL Y LA "RENAIXENÇA"

Vamos a entrar ahora en el ámbito de la historia de Cataluña. Es en el periodo comprendido entre 1830 y 1850 cuando se perfiló la creación del catalanismo, aunque todavía serían necesarios más de 50 años para que llegara a cuajar como idea capaz de aglutinar a buena parte de la población catalana bajo un ideal netamente político y nacional. En esta etapa apareció en Cataluña un firme propósito colectivo de conocer, de descubrir y de progresar, en el marco de una sociedad cambiente, progresivamente impregnada del valor del esfuerzo y de una mentalidad industrial creativa, aquella que, precisamente, se necesita para poner en marcha proyectos ambiciosos como son los de implantación del ferrocarril.

Un aspecto del catalanismo que conforma su razón de ser lo constituye la confluencia de objetivos entre intelectuales, pensadores y artistas con las fuerzas vivas del progreso económico: empresarios, banqueros y profesionales. Es el elemento paradigmático de lo que se ha dado en llamar la "Renaixença". Si bien en un principio hubo lógicos recelos entre ambas partes, después el entendimiento entre estos dos mundos aparentemente contradictorios confirió un inusitado esplendor al incipiente movimiento catalanista.

Hubo figuras de excepción, poco conocidas, pero que dan una justa medida del escenario catalán como José Sol y Padrís, un abogado que conjuntamente con Durán y Bas, fundó el diario *El Bien Público*. Formaba parte de un híbrido peculiar: era intelectual, autor de un libro sobre el Teatro de Moratín y otro sobre la Barcelona monumental, además de diversos artículos de corte liberal en *La Verdad*, *La Corona* y la revista literaria de *El Español* y, a la vez, era un hombre de empresa de éxito. Fue diputado en las Cortes por la demarcación de Granollers, los años 1851 y 1853, y era director de la fábrica textil El Vapor Vell de Sants, propiedad de la familia Güell, cuando murió asesinado el 2 de junio de 1855. Todo sucedió muy rapidamente. Los directivos de la fábrica y los representantes de los trabajadores estaban discutiendo un aumento de las retribuciones de la mano de obra. Las conversaciones se complicaron y cuando Sol y Padrís propuso aplazar la reunión para recapacitar todo se fue al traste: un grupúsculo de setenta obreros accedió a la sala. A los empujones siguieron golpes y agresiones y estas derivaron fatalmente, en su asesinato. Quizás el malestar venía de más lejos, pero a raíz de estos hechos la situación social explosionó: la huelga general fue la respuesta sindical a la ejecución el 6 de junio de Joan Barceló, jefe del movimiento obrero. Ese mismo mes, el capitán general de Cataluña publicó un bando en el que prohibía todas las sociedades obreras. Su política represiva era contundente e intimidatoria; aquel capitán general se llamaba Juan Zapatero.

El documento titulado "Tributo a la memoria de D. José Sol y Padrís" recoge el discurso leído por el señor Juan Illas Vidal en sesión pública en la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País, celebrada el día 12 de octubre de ese mismo año. Vale la pena reproducir un fragmento:

> "Cada vez que se trataba de enviar comisionados a Madrid para las cuestiones de aranceles, el nombre de Sol y Padrís encabezaba la lista de elegidos: poco antes de su muerte, el unánime sufragio de sus compañeros le designaría para la presidencia, primero en la reunión de los comisionados que fuimos a la Corte, en Abril de 1855, y después en la Junta de Fábrica que acababa de entrar a formar parte."

Con este asesinato, que nunca quedó aclarado desde un punto de vista judicial, se truncaba una carrera singular. Pese a que sus intervenciones como diputado en las Cortes no trascendieron especialmente por sus dotes oratorias, puede afirmarse que representaba muy bien las inquietudes del empresariado catalán para conseguir que las instituciones españolas fueran receptivas a las necesidades de la economía del país. Y lo hacía ejerciendo, ante a las altas instancias del Estado en Madrid, la defensa de las posiciones proteccionistas frente a las ideas librecambistas que amenazaban la pervivencia de la industria catalana.

¿Cuál era el dilema? Cataluña reclamaba una legislación mercantil que protegiera su incipiente industrialización que surgió de la necesidad de atender al mercado único implementado en España, cuando en 1841, se suprimió la última aduana interior y el último impuesto para entrar mercancías en una ciudad. A pesar de la creación de este mercado estatal y a pesar de que la segunda revolución industrial estaba en auge en toda Europa, España no lograba subirse al carro del progreso. Casi todos los historiadores del XIX coinciden en que una de las causas del fracaso español fue que las decisiones políticas que afectaban la economía se tomaban, casi siempre, con el objetivo de proteger las producciones agrícolas y el comercio, o bien para favorecer los negocios de los personajes influyentes de la capital del reino. Cataluña, que estaba implantando a marchas forzadas la mecanización de la industria algodonera, necesitaba protección arancelaria frente a las importaciones, especialmente de las manufacturas textiles inglesas, con las que no podía todavía competir, ya que sus costes de producción eran superiores a los británicos a consecuencia tanto del precio del carbón como del coste relativamente alto de la mano de obra y, adicionalmente, por la carestía de la financiación de las inversiones provocada por el acusado déficit de la Hacienda española.[7] Con este panorama ya se comprende la necesidad de enviar a Madrid a los mejores para defender los intereses del empresariado catalán.

Detengámonos ahora en la toma de contacto entre los entornos socioculturales y los políticos, que, si bien ahora nos parecen inseparables, en aquellos momentos transitaban por caminos muy diferentes. En la primera mitad del siglo XIX, los intelectuales catalanes, pese a no tener un credo definido, buscaban en el pretérito aquellas muestras de orgullo nacional que les permitiera reivindicar y, a la vez, reinventar de nuevo una nación a la que sentirse vinculados espiritualmente. Parece evidente que aquella convulsa España no lograba colmar sus aspiraciones.

7. Véase Pedro Pascual y Doménech, "Ferrocarriles y Crecimiento económico en España". Siglo y medio del Ferrocarril en España, 1848-1998, Madrid: Fundación Ferrocarriles Españoles, 2001.

Los políticos del liberalismo, entendido como una ideología que deseaba abrir las puertas al progreso al país, podían haber aportado desarrollo económico, cohesión social y respetado los anhelos propios de los catalanes, pero esto no sucedió: en un período caracterizado por toda suerte de inestabilidades institucionales y cívicas, las contradicciones de una sociedad industrial emergente afloraban con toda su crudeza en una Cataluña sometida a cambios profundos. Las movilizaciones populares a menudo derivaban en desgraciados acontecimientos, como lo fue el asesinato de Sol y Padrís.

No fue hasta la década de los cincuenta cuando la "Renaixença" no está en condiciones de resolver su significación cultural y política, mientras se plantea revivir una conciencia nacional inexistente. En 1854, Ildefonso Cerdà recibió la primera autorización gubernamental para emprender los estudios sobre el Ensanche de Barcelona.[8] Es bien conocido que su plan de ordenación urbanística fue impuesto por el gobierno de Madrid al Ayuntamiento de Barcelona que lo boicoteó, al tener aprobado otro plan que había resultado ganador de un concurso convocado por el Consistorio. El tiempo ha dado la razón a los planteamientos de Cerdá, aunque su obra no sería aceptada plenamente en la capital catalana hasta que, en 1968, Fabián Estapé editó la monumental Teoría General de la Urbanización, que lo rehabilitaría como prohombre de la ciudad. Durante mucho tiempo los barceloneses lamentaron la imposición estatal considerando que el hecho de que Cerdá hubiera sido diputado en las Cortes por el Partido Progresista y, no lo olvidemos, comandante del batallón de milicianos zapadores durante el llamado Bienio Progresista, contribuyó más a la implantación de su proyecto urbano que no su brillante mente de ingeniero de caminos y urbanista.

Para explicar la ascendencia de la intelectualidad y su contribución a la idea de reconstruir la personalidad de Cataluña vamos, de la mano del historiador Jordi Casassas, a dar un repaso a una serie de iniciativas culturales, sociales y políticas que conducen hacia la consolidación del catalanismo y explican el proceso iniciado por la intelectualidad catalana hacia la concienciación nacional y hacia la definición del hecho diferencial con relación a España.

En 1854, la Real Academia de Buenas Letras recuperó el viejo proyecto de escribir la historia de Cataluña. También, el mismo año, el historiador romántico Víctor Balaguer fundó el diario progresista *La Corona de Aragón*, de tendencia anticentralista basada en el recuerdo histórico de la independencia del pasado nacional. Durante el acto de inicio del curso de 1854-1855 en la Universidad de Barcelona, el filósofo Francisco Javier Llorens y Barba pronunció su famosa lección

8. Cerdà es autorizado a realizar el Plan topográfico de Barcelona en 1854. Un año después lo presenta acompañado de un anteproyecto de su ensanche. El año 1858 aparece el primer proyecto de ensanche de la ciudad de Barcelona y cinco años después, en 1863, lo hace una segunda versión, una de las novedades de la cual es la previsión del trazado de líneas ferroviarias que atraviesan el ensanche y conectan las líneas del norte con las del sur y de poniente. En el catálogo de la Exposición Cerdà, producida en 1994 por la *Generalitat de Catalunya*, hay aportaciones de Albert Serratosa y Francesc Magrinyà entorno a la formulación de los mencionados proyectos de ensanche.

Proyecto del Eixample de Barcelona realizado por Cerdà, en 1863, donde se puede observar la previsión de tres líneas de ferrocarril por las calles Aragó, Mallorca y Roselló como enlaces entre las líneas que confluían en la ciudad.

Doc. Pere Macias.

inaugural, en la que reivindicó la vigencia del espíritu nacional, construido a lo largo de la historia y responsable de dar sentido al futuro del país.

Fue en 1855 cuando se establecieron las bases de la política republicana catalana moderna. El conservador romántico Juan Mañé y Flaquer pasó a hacerse cargo de la dirección del Diario de Barcelona, al mismo tiempo que aparecían diversas obras relevantes. El opúsculo anónimo, pero atribuible a Juan Illas Vidal, "*Catalunya* en España" es un claro alegato contra la centralización y la castellanización de la vida catalana y una reivindicación del pasado propio, que se identifica con la nacionalidad catalana. Asimismo, el historiador romántico Antoni de Bofarull publicó en el Diario de Barcelona una serie de artículos, entre los que destaca el titulado "Catalanismo no es provincialismo" donde reclama la modernidad del catalanismo y basa su existencia en el pasado histórico, el valor cultural y la realidad presente.

En 1857, después del final traumático del Bienio Progresista en Barcelona, la Academia de Buenas Letras intentaba revitalizarse organizando unos cursos sobre la historia del Principado. Por su parte, Antoni de Bofarull pondría de manifiesto hasta qué punto la lengua continuaba considerándose un factor fundamental de este renacimiento moderno al publicar: "La lengua catalana considerada históricamente". Hay que decir que el castellano fue hasta el Sexenio Democrático la lengua más utilizada en la alta cultura en Cataluña.

El año siguiente Antoni de Bofarull publicó su famoso inventario de poesía contemporánea con el título "Los trovadors nous. Col·lecció de poesías catalanas, escullidas de autors contemporaneos", y aprovechando el éxito, meses después, Víctor Balaguer publicaría la selección "Los trovadors moderns. Col·lecció de poesías catalanas compostas per ingenis contemporaneos". También en 1858, Joan Cortada, otro de los destacados del romanticismo local, publicó en el diario *El Telégrafo* una serie titulada "*Catalunya* y los catalanes". La serie había sido precedida por una comunicación del autor en la Academia de Buenas Letras titulada "*Catalunya*, la primera en toda clase de inventos e instituciones y desconocida del resto de España", en el que ya anunciaba la tesis del particularismo catalán dentro de la realidad plural española.

Estas iniciativas ayudan a comprender cómo, en el ecuador del siglo XIX, había en Cataluña un gran movimiento que deseaba replantear el futuro del país en todos los ámbitos de la sociedad. Nos interesa analizar el papel que el ferrocarril jugó en esta etapa. Lo haremos a partir de su concreción más palpable, la construcción del ferrocarril de Barcelona a Mataró y la extensión de la red ferroviaria catalana, analizando las implicaciones sociales, políticas, y sobre todo, económicas del nuevo sistema de transporte. Pero antes hay que repasar un episodio que aún está vivo y muy vivo: la implantación del ancho de vía ibérico y su permanencia hasta nuestros días. Esta vergüenza histórica no es un hecho casual sino el producto de una conspiración basada en unos argumentos tecnológicos, que, si bien en un primer momento tenían cierto sentido, posteriormente se mantuvieron con dosis continuas de estultícia y de autismo por parte de ciertas élites dirigentes españolas. Se podría calificar de comedia de enredo si no fuera porque su consecuencia ha sido el aislamiento ferroviario (y más que ferroviario) de España. El conocimiento de las causas de esta infausta decisión y los intentos fallidos para superarla, va a permitirnos comprender la complejidad de las relaciones entre una Cataluña que casi siempre ha mirado a Europa y una España abocada en demasía a la autarquía y la incomprensión de todo lo que viene del norte. En la segunda parte del libro, veremos como, incluso, en pleno proceso de integración en la Unión Europea, se han producido algunos episodios que ponen de manifiesto los obstaculos que desde España se ponía a la vocación europeísta catalana.

3. EL ANCHO DE VÍA IBÉRICO

Las razones de la implantación del ancho de via ibérico no constituyen, en la actualidad, ningún misterio. Las investigaciones de Jesús Moreno Fernández[9] resolvieron lo que había constituido una auténtica leyenda. En efecto, la opinión más generalizada en amplios sectores es que España adoptó el ancho de vía de 1,67 m para defenderse de las invasiones francesas. Es un mito comprensible, ya que, en la primera mitad del siglo XIX, estaban instaladas en la memoria colectiva las recientes ocupaciones de la península por parte de los ejercitos galos. La ocupación napoleónica del 1808 se había prolongado hasta el 1814 cuando el imperio vecino retiró las últimas tropas de España. Tan solo nueve años después, los soldados franceses volvieron a cruzar los Pirineos para restablecer el absolutismo, bajo la batuta del rey Fernando VII. Hasta cinco años después los contingentes del Duque de Angulema no abandonaron la península. Existía, por lo tanto, una auténtica psicosis que alimentaría aquella interpretación del ancho diferencial por motivos militares. Incluso en la actualidad, la Enciclopedia Larousse, bajo la accepción de *ferrocarril*, explica: "Una Real Orden de 31 de diciembre de 1844 establecía que el ancho de vía fuese en España de 6 pies castellanos (1,67 metros): este ancho, superior al europeo, fue escogido por consideraciones militares y así dificultar una posible invasión por vía férrea".

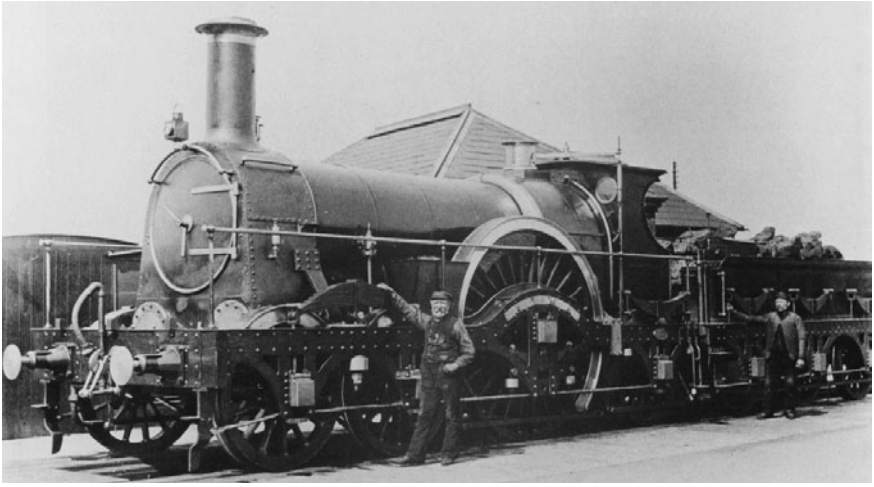
Un historiador tan solvente como Jaime Carrera Pujal, en *La Economia de Catalunya* en el siglo XIX, corrobora esta versión: "Al discutirse en el Senado, en la sesión celebrada el 14 de mayo de 1842, la cuestión de los ferrocarriles, González de Castejón y el general Seoane se opusieron a que los que se construyeran en España fuesen del ancho europeo, porque sería un medio fácil de invadir la nación por los Pirineos, como ocurrió ya con la carretera de Irún. Y se acordó que las vías tuviesen un ancho mayor". No he hallado la transcripción de esta supuesta sesión en el Diario de Sesiones de la Cámara Alta. Intuyo que Carrera debe referirse a un debate con idénticos protagonistas que se celebró dos meses antes, el 14 de marzo. Y no se discutía de ferrocarriles, sino de la construcción de un camino desde Pamplona, por el Valle del Baztan, hasta Francia. Transcribo alguno de los fragmentos más interesantes. Decía el general Seoane: "[...] no ha habido un sólo militar que no se haya opuesto a la construcción de este camino, que abre la puerta a la irrupción de un poder colosal con respecto a nosotros, y la abre quitándonos nuestras barreras naturales que la Providencia nos ha dado para que nos defendamos en caso necesario de las fuerzas mayores del Reino vecino [...]". Más contundente todavía, el diputado González de Castejón pronunció frases como las siguientes: "[...] por ningún estilo deberían allanarse los Pirineos, antes por el contrario otros Pirineos son los que conviene poner [...]. Por consiguiente, desde

9. Publicadas en "Prehistoria del Ferrocarril" (separata de la revista *Vía Libre*), en el artículo "El ancho de vía, un parámetro controvertido" del libro "Siglo y Medio del Ferrocarril en España, 1848-1998", Madrid: Fundación Ferrocarriles Españoles, 2001 y, sobre todo en el excelente tratado del mismo autor "El ancho de vía en los Ferrocarriles Españoles" Madrid: Fundación Ferrocarriles Españoles, 1996.

ahora para siempre consigno que me opondré como español a allanar en lo más mínimo el Pirineo, y que antes por el contrario estaré siempre por que se aumenten sus alturas y sus crestas. He dicho." Ocho años después de estas declaraciones, fue el brigadier Monteverde quien, en una comisión parlamentaria creada para informar del proyecto de Ley de ferrocarriles de 1850, se pronuncia tambien muy claramente a favor de la adopción de un ancho diferente: "Lo que voy a decir, señores, no lo presento sino como una idea secundaria; pero acaso podría convenir que estudiáramos la anchura de las vías de los ferro-carriles de Francia, y que las nuestras no tuvieran la misma; razón de esto es, que si por cualquier motivo llegara el caso que sufriéramos una guerra de invasión, se evite que el material que los contrarios tengan, puedan traerle y servirse de nuestros caminos de hierro como de un arma que se convierta contra nosotros." Se comprende facilmente que, con argumentos de esta categoría resultaba sencillo caer en el equívoco de considerar las razones estrategicas como un motivo creïble para justificar el ancho de via adoptado en la Península.

Pero la causa real estriba en aspectos técnicos o, mejor dicho, en las interpretaciones que los ingenieros españoles hicieron en torno a las tecnologías aplicables a las primitivas locomotoras para conseguir una máxima potencia y una estabilidad adecuada. Para explicar el episodio debemos hacer una incursión al país donde se inventó el ferrocarril. En los años treinta, Inglaterra se encontraba en una fase extraordinariamente favorable para la incipiente industria del ferrocarril. El éxito sorprendió a casi todo el mundo. Se había conseguido que el invento traspasase fronteras y se habían generado no sólo grandes expectativas de venta en todo el mundo, sino que los mismos constructores iniciaron una auténtica competición para aumentar la potencia de la máquina de vapor. Construir una caldera mayor era una de las formas de lograr este incremento, lo cual conllevaba la necesidad de ampliar el bastidor y para garantizar la estabilidad de la locomotora se aumentó la anchura de la vía. Con este proceder se podían alcanzar velocidades más altas y al mismo tiempo disminuía el riesgo de volcar en las curvas más pronunciadas. Bajo estas premisas, el ingeniero Isambard Kingdom Brunel (1806-1859) diseñó unas espectaculares locomotoras para un ancho de vía de 2,134 m.

La carrera de los británicos por la potencia de tracción y, a la vez, por el prestigio de las compañías es una especie de prólogo de lo que sucederá los últimos años del siglo XX en la carrera contra el tiempo de los trenes de alta velocidad. En 1847, la compañía paradigma de esta carrera, *The Great Western Railway*, bajo la dirección de Brunel, ya había construido cerca de 500 km de vía con la anchura de 2,134 m que recorría un prototipo nuevo de locomotora llamada Great Britain, arrastrando trenes de 230 toneladas a 65 km/h y si el tren era de 80 toneladas, lo podía hacer a 100 km/h. La batalla de la velocidad había comenzado. Pero el Gobierno inglés se dio cuenta de que había argumentos poderosos en defensa de un único ancho de vía y, después de prolijas discusiones parlamentarias, en 1846, un informe de la Royal Comision constituida a tal efecto, recomendó la adopción del ancho de 1,435 m. A partir de 1852 se obligó a la compañía a instalar un tercer raíl en las



La locomotora de vapor *Alma*, con un ancho de vía 2,14 m, en Swidon, estación de la línea inglesa del *Great Western Railway* impulsada por Brunel.

Fuente: Archivo Terminus.

líneas. La *Great Western Railway* continuó explotando sus líneas con los dos anchos de vía hasta el 1892, lo que le permitió amortizar el material móvil.

En Inglaterra y en la mayoría de países europeos, a partir de la mitad de la década de los cuarenta habían constatado que el ancho de la vía no era ningún condicionante técnico para alcanzar las máximas prestaciones ferroviarias, pero que, en cambio, era clave establecer un único ancho con el objetivo de conectar las redes de las diferentes compañías incluso más allá de las fronteras estatales.

En la Península Ibérica, desgraciadamente, los criterios fueron diferentes. Veamos la crónica de los hechos. Los gobiernos españoles estaban más pendientes del posible matrimonio entre Fernando VII con su prima Cristina, hija del rey de Nápoles, que de aquella novedad estrafalaria, cuando fueron solicitadas las primeras concesiones de líneas de ferrocarril: en 1829, la de Jerez de la Frontera al Puerto de Santa María, en la provincia de Cádiz y, poco después, la de Reus a Tarragona, que no llegarían a ejecutarse. Años después, en 1843, se solicitaron dos nuevas concesiones, la del tren de Mataró y la de Madrid a Aranjuez y su prolongación hasta Alicante, y el año siguiente se pidió la de Madrid a Cádiz. Entonces, el gobierno presidido por el general Narváez decidió crear una comisión especial para asesorar al Estado en cuestiones ferroviarias. Estaba formada por los miembros de la Escuela de ingenieros de caminos Calixto Santa Cruz y José Subercase y presidida por su director Juan Subercase. Esta comisión no se limitó a examinar las solicitudes mencionadas, sino que presentó un detallado informe que sirvió de base no sólo para establecer los parámetros técnicos del nuevo modo de transporte, sino también para regular el sistema de concesiones ferroviarias en España.

4. EL INFORME SUBERCASE, LOS INGENIEROS Y LOS POLÍTICOS

El informe, conocido por el apellido de los Subercase y fechado el 2 de noviembre de 1844, sirvió de base a la Real Orden de 31 de diciembre del mismo año que establecía los trámites a realizar para el examen y para la admisión de las propuestas relativas a la construcción de ferrocarriles y aprobaba el pliego de condiciones generales que deberían cumplir los proyectos. Hay una notable controversia en cuanto a la valoración de este informe. Mientras que para algunos historiadores como Mateo del Corral o Francisco Comín [10] se trata de una tarea extraordinaria que situaba a España a la vanguardia de la carrera ferroviaria, para otros, como Moreno Fernández o Ricardo Zamacois [11], los ingenieros se limitaron a traducir los pliegos de condiciones de diversas líneas francesas, introduciendo sus particulares ideas en materia de características técnicas relativas a las pendientes del trazado y a los parámetros de la sección transversal, especialmente en el tema que nos ocupa del ancho de vía.

Resulta indispensable centrar la atención en este informe que constituye el orígen del ancho de vía ibérico: "En el artículo 6.0 se determina la anchura que debera darse a todos los caminos de hierro que se concedan, así como la distribución de esta anchura total entre las vías y entrevías, señalando seis pies para las primeras entre los bordes interiores de las barras".

¿Por qué los Subercase proponen esta anchura diferente de la que en aquellos momentos se imponía en Francia y la Europa continental? Los autores del informe eran plenamente conscientes de las dificultades que tendrían dos recorridos de anchura diferente cuando se encontraran. Afirman, textualmente:

> "Desde luego se ve la conveniencia de que todos los caminos de hierro tengan la misma anchura, porque de lo contrario cuando dos caminos lleguen a ponerse en comunicación, como ha sucedido con frecuencia, es imposible que las locomotoras y trenes de uno continúen su viaje por el otro, [...] y entonces han lamentado con frecuencia los graves inconvenientes de esa falta de uniformidad que nada hubiera costado establecer con un poco de previsión [...]"

Al leer estas líneas, uno se pregunta por qué si se tenía tan claro que debía garantizarse la continuidad de las líneas, se escogió un ancho que no aseguraba

10. Estos autores afirman: "En definitiva, pese a la poca originalidad técnica del informe, no cabe la menor duda de que los ingenieros que lo redactaron tenían una concepción clara de cual debía ser el papel del ferrocarril en la economía y en la sociedad españolas" pág. 39 del volumen 1 de "150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles", de Francisco Comín y otros. Madrid: Anaya, 1998.

11. "Según opinión de un comentarista de la época, el proyecto era una verdadera maravilla, gracias en parte de los encargados de redactarlo y en parte también, a que negarlo, al retraso en cuestión de ferrocarriles que llevábamos respecto a los demás paises, retraso que nos permitía aprovechar la experiencia acumulada por los otros a sus expensas. Efectivamente el proyecto recoge toda la experiencia acumulada y copia servilmente todas las condiciones técnicas de los ferrocarriles europeos excepto dos."Ricardo Zamacois, Aislamiento Ferroviario Español. Barcelona: Ariel, 1965.

esta continuidad con el país vecino? Y la respuesta es aún más obvia: el universo donde se movían estos distinguidos ingenieros era España. Transitar más allá de las fronteras era una quimera. Si había que hacer un transbordo no era más que una pequeña molestia para los temerarios que osaban salir de la Península.

Veamos como dos destacados ingenieros, Eusebio Page y Eduardo Saavedra, lo explicaban, en 1854, en la Revista de *Obras Públicas*, para responder a un diario de Bayona que había cuestionado la singularidad del ancho ibérico:

> "El inconveniente de apearse los viajeros en la frontera se reduce a la incomodidad que tendrán muchas veces dentro de España o de Francia cuando cambien de empresa o por otros mil motivos, pues no hay ejemplo, ni es posible que lo haya, de que una persona camine 24 horas encajonada en un coche, y sin la menor interrupción de un viaje, de Madrid a París: la intemperie será la que sufran en el interior de una estación de frontera [...]".

Aunque lo que resulta más sorprendente es que no haya ninguna referencia a las mercancías cuyo trasvase entre trenes de distinto ancho no es una cuestión de mera "incomodidad". Ello denota la concepción autarquica de la red, así como el menosprecio del papel del ferrocarril como modo de transporte de mercancías incluso por parte del estamento técnico.

Subercase eligió una vía más ancha por supuestos motivos técnicos a causa del muy limitado conocimiento que tenía del desarrollo ferroviario europeo: ninguno de los tres miembros de la Comisión había viajado ni a Francia ni a Inglaterra antes de redactar el informe y, por lo tanto, ni siquiera había llegado a ver un tren. Conocían, gracias a publicaciones técnicas, la existencia de distintas anchuras de vía, especialmente la del Great Western, y en línea con los postulados de Brunel, defendían que cuanto más ancha fuera la vía, más potencia y, al mismo tiempo, más estabilidad podrían tener las locomotoras, una condición, ésta, imprescindible para superar la compleja orografía de un territorio montañoso como el de la Península Ibérica. Veamos sus conclusiones y recomendaciones sobre el ancho de vía. Esta parte del informe, la encabezan con una declaración de intenciones muy explícita: "nosotros que entramos de nuevo en esta carrera, debemos aprovecharnos de los adelantamientos ajenos y evitar los descuidos de los que en ella nos han precedido". Es decir, nosotros, aislados del mundo íbamos a hacerlo mejor que nadie! Continuamos con su razonamiento: "El ancho de vía generalmente empleado hasta hace pocos años, y que aún se emplea en muchas partes, es de 5 pies y 17 centésimas, pero en un país virgen donde se empieza a establecer un sistema de caminos de hierro, debe adoptarse una anchura que permita caminar por ellos con toda la rápidez y seguridad que puede obtenerse con las últimas perfecciones que han recibido las locomotoras. Para este efecto conviene aumentar el ancho de las vías, y esta es la tendencia que generalmente se observa en el día. Así vemos en el camino de Londres a Yarmouth una vía de 5,45 pies, en el trayecto de las ciudades de Dundee a Arbroath y de Arbroath a Forfar de 6,03 pies, en el Great Western 7,64 pies y en el de Petersburgo a Zarsxocselo de 6,57 pies."

Veamos las rutas que el análisis toma como base. La de Londres hasta Yarmouth al norte del Condado de Norfolk podríamos calificarlo como una línea ferroviaria local. Dundee está en Escocia y el recorrido es de 17 km hasta Arbroath. La ciudad de Forfar también está en Escocia. Petersburgo, naturalmente, está en Rusia. En ningún momento se hacen eco de la solución adoptada en Francia, en Bélgica o en Alemania, ni de las intenciones del gobierno francés de hacer llegar el ferrocarril hasta la frontera pirenaica. La cifra tan singular de 6 pies castellanos la obtuvieron al calcular el promedio de los valores de los ferrocarriles citados, excluyendo el de Great Western, que consideraron exagerado.[12] ¡Todo un prodigio matemático para justificar una decisión tan crucial!

Es posible que los doctos ingenieros estuvieran tecnológicamente convencidos de las ventajas de una vía de mayor dimensión. Ahora bien, ello no debería haber constituido un obstáculo para contraponer a este convencimiento el argumento que acababan de utilizar, el de la conveniencia de la conectividad de las líneas más allá de las fronteras. No lo hicieron y, lo que es más grave, los políticos que convirtieron este informe en Real Orden no evaluaron el aislamiento internacional que podía provocar una decisión tan temeraria.

Conviene también valorar otro de los parámetros determinados en el Informe Subercase: "[...] hemos creido conveniente adoptar el radio mínimo de mil pies, y no obstante ser en otras partes mucho mayor el radio prefijado [...] en Francia es de 1.800 pies y en Inglaterra son aun más exigentes." El radio de curvatura español permitiría curvas más ajustadas al terreno, lo que era lógico para adaptarse a la complicada orografía peninsular, pero, en cambio, era contradictorio con la obsesión del ancho de vía superior, la principal ventaja de la cual radicaba, según los ingenieros, en la posibilidad de disponer de aquellas locomotoras más rápidas de Brunel que tanto les entusiasmaban. Las incongruencias del informe eran de tal magnitud que Zamacois exclama: "Nuestros ingenieros pudieron aprovechar la experiencia ajena y lo hicieron a conciencia. Copiaron a mansalva y copiaron mal. Con sus seis pies castellanos —con los que siempre creemos que quisieron dar muestras de indudable patriotismo— nos aislaron para siempre, con sus reducidos radios de curvatura, combinados con el ancho excesivo, condenaron a nuestros ferrocarriles a ser los más lentos y los de mayor desgaste tanto de material fijo como móvil".

En cualquier caso, el informe Subercase tuvo una gran influencia en prácticamente todos los políticos españoles de aquella época. Ello se explica por el elevado prestigio del cual gozaba el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, como consecuencia de su eficaz labor en la modernización de las infraestructuras del Estado. Conviene recordar que la Escuela de Ingenieros de Caminos estaba íntimamente vinculada al poder político y, más específicamente, a los liberales. Los primeros años de su existencia fueron muy agitados: implantada en 1799, fue clausurada en 1808 a causa de la guerra de la Independencia. Más tarde, fue reabierta, durante el trienio liberal en 1820, y cerrada al fin de este corto período constitucional.

12. Esta interpretación la realiza Moreno Fernández en las publicaciones mencionadas.

Tramo de vía con 4 carriles y tres anchos de vía distintos, 1.000, 1.435 y 1.668 mm, en el Puerto de Barcelona. Foto Carles Salmerón, 2011.

Tras la muerte de Fernando VII, reinició ya definitivamente las actividades formativas suministrando al país una élite de técnicos, muchos de los cuales participaron activamente, y casi siempre desde el bando progresista, en la política española del siglo XIX. Nombres como Práxedes Mateo Sagasta, Ildefons Cerdà, o el premio Nobel de literatura José Echegaray constituyen los ejemplos más destacados. Precisamente, en el catálogo del homenaje que el Colegio de Ingenieros de Caminos dedicó, en 2006, al ingeniero y literato Echegaray, podemos constatar el absoluto convencimiento que tenía Cerdà de su formación de ingeniero:

> "La Escuela de Caminos, bajo la exigente tutela de un liberal autoritario, Juan Subercase, acogía a un exiguo número de individuos que se preparaban, sí, para construir las infraestructuras que el país necesitaba imperiosamente, pero, sobre todo, se moldeaban para ejercer un liderazgo moral en la ciencia, en la política y en otros campos de la vida nacional. Ildefons Cerdá, un payés de Barcelona que unos años antes había llegado a la Escuela atraido por esa fama, después de definir las penalidades y sacrificios a que los alumnos eran sometidos, escribía: si mil veces tuviera que elegir carrera, escogería esta, aunque presentara mayores obstaculos y dificultades." [13]

Los miembros de la Comisión, el padre y el hijo Subercase y Calixto Santa Cruz, ocuparían durante un buen número de años lugares importantes de responsabilidad en el Ministerio de Fomento, desde donde, lógicamente, ejercieron una gran influencia sobre unos ministros que tenían unos mandatos muy breves, en aquellos

13. Lo escribe Arturo Soria en el libro "Echegaray ingeniero." Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, 2006.

años claves para el desarrollo del modo ferroviario. Cabe señalar que la Real Orden tuvo una vigencia de más de 10 años, hasta bien entrado el 1855, que fue cuando se aprobó la Ley General de Ferrocarriles. En este periodo, sin embargo, se construyeron pocas líneas en España; concretamente, a la entrada en vigor de la Ley, la red española solamente alcanzaba unos 450 km. Por consiguiente, un cambio del ancho de vía no habría supuesto ningún dispendio desmesurado, si se hubiera llevado a cabo antes de la eclosión de la red, a partir del 1856. Fueron años de una actividad gubernamental y parlamentaria intensa en torno al ferrocarril, como tendremos ocasión de comprobar más adelante, con un común denominador: la omnipresencia de los argumentos en defensa estricta, y a veces numantina, del ancho ibérico.

En 1850, con ocasión de la discusión en Comisión parlamentaria del proyecto de ley de ferrocarriles del ministro Seijas, el ingeniero Echanove decía: "Las vías estrechas, o sea de 5 pies y 2 pulgadas, son muy defendibles, y tienen en su apoyo el haberse adoptado en Francia, Bélgica, Inglaterra y la mayor parte de los Estados Unidos; sin embargo no hay razón concluyente para declararlas como las más convenientes." En estas declaraciones se puede comprobar cómo, a pesar de conocer perfectamente lo que sucedía en el mundo, se persistía en la defensa de la posición española. Y cuatro años después, cuando era muy clara la opción mayoritaria por el ancho internacional, en la Revista de *Obras Públicas* que ya hemos mencionado, se escribía:

> "Véase como España no se singulariza en su elección, según se pretende, y sí huye de los errores ciegamente adoptados en Francia y Alemania."

No me parece que sea necesario ningún tipo de comentario para calificar tanta estultícia. Retomemos Zamacois para resumir la proeza:

> "Pero lo más triste es que, al inaugurarse el trayecto Barcelona a Mataró en 1848 hacía ya algunos años que la lucha por el ancho de vía se había decidido favorablemente para los partidarios de la estrecha; que en 1857, existiendo solamente 750 km de vías en explotación en todo el territorio español y trabajándose en el tendido de la línea Madrid en Irún, cuando por la parte de Barcelona a la frontera apenas si existian 40 km de vía, y cuando el Gobierno inglés había ordenado estrechar sus líneas a la compañía que constituía la nota discordante, cuando todavía, en pocas palabras, era tiempo de rectificar, nosotros nos entreteníamos aún en elucubraciones sobre las ventajas que nuestra tardía incorporación a tan moderno sistema de transportes nos iba a reportar."

Siempre hay excepciones que confirman la regla. En nuestro caso, se trata de Mariano Miguel de Reinoso, que fue ministro de Fomento durante nueve meses, entre los años 1851 y 1852. Muy influenciado por el ingeniero inglés Locke, a quien, pocos años antes, siendo promotor del enlace ferroviario entre el Cantábrico y Castilla, había encargado el proyecto del ferrocarril de Alar del Rey a Santander, se planteó reducir el ancho de vía en toda la red española. Con este objetivo incluyó

en su proyecto de ley general de ferrocarriles un artículo que fijaba la anchura de vía en 1,435 m. Por desgracia, no logró aprobarlo, y sus decretos estableciendo el ancho internacional en varias líneas fueron revocados cuando cesó. Eso sí, el hombre provocó muchos quebraderos de cabeza a los funcionarios ministeriales y causó incluso la dimisión de Subercase. El ministro de Fomento, Agustín Esteban Collantes, que sustituyó a Reinoso, se apresuró a reinstaurar el criterio de los seis pies castellanos en toda la red principal. Michael Drain, un geógrafo francés interesado en el Mediterráneo, explicó en su "Géographie de la Péninsule Iberique" que nuestro ancho de vía tuvo un origen oscuro y que el tamaño lo impuso un consorcio inglés que había fabricado una gran cantidad de material móvil de esta anchura y, cuando ya se intuía la decisión del Parlamento del Reino Unido de unificar las anchuras, no sabía dónde colocarlo, de manera que influyó en la decisión española para liquidar sus existencias. Dice Drain que en esta operación intervinieron los hermanos Isaac y Gastón Pereire, y la familia Rotschild. No dice, sin embargo, quien hizo la operación viable por parte de la administración del Estado español. Una versión similar también se recoge en el Catálogo de la exposición Trenes y Estaciones, refiriéndose a las locomotoras del tren de Mataró, compradas a los ingleses por muy buen precio y que habrían constituido el argumento definitivo que llevó a la compañía a adoptar el ancho ibérico, a pesar de haber obtenido la concesión para el ancho internacional y de haber ya iniciado los trabajos de instalación de vía con los carriles separados a 1,435 m.

Esta decisión no estuvo exenta de controversias en el seno de los órganos de gobierno de la Compañía de Ferrocarriles de Mataró, hasta el punto que el señor Ignacio Pascual Anglada fue expulsado del consejo de administración con los calificativos de "mal español e iluso" a causa de mantener contra viento y marea que debía adoptarse el ancho internacional y que la vía del tren debería transcurrir a una distancia de más de dos kilómetros de la costa, dos sabías opciones que, con el tiempo se ha demostrado que hubieran resultado muy acertadas. El señor Pascual era "un hombre de buena salud que se bañaba en la playa incluso en invierno" y quizá por esta razón se justificó la expulsión del consejo en su "evidente" desequilibrio mental. ¡Cuánto trabajo nos habríamos ahorrado de haber atendido sus razones!

Tamaña terquedad de mantener una decisión ha tenido unas repercusiones dramáticas para el desarrollo económico y social de la Península Ibérica a lo largo de más de siglo y medio. Cataluña, además ha visto muy limitada su capacidad de relación comercial y cívica con Francia. Todo por la irracional imposición de esta medida arbitraria de los seis pies castellanos por el informe Subercase. Cuando éste se publicó, la mayoría de países europeos ya habían adoptado el ancho internacional de 1,435 m.

5. MIQUEL BIADA Y EL TREN DE MATARÓ

En la génesis del tren de Mataró hay dos nombres propios: Josep María Roca y Miquel Biada. El primero es el que aparece en la documentación administrativa, ya que jugó un papel muy relevante en la solicitud de la concesión, en la búsqueda de la financiación del proyecto y en la importación de las máquinas y de los vagones, así como de los carriles utilizados en la instalación de la vía. Pero, en realidad, el alma mater del proyecto fue Miquel Biada. Por suerte, hoy, su papel en la construcción del tren de Barcelona a Mataró es conocido y está bien documentado.

En primer lugar conviene averiguar porque el primer ferrocarril de la península fue precisamente el que unía Barcelona con la capital del Maresme. Desde 1702, Mataró había adquirido el título de ciudad, disponía de unos astilleros importantes y tenía competencias sobre la actividad naval desde Tossa de Mar hasta Montgat, y como consecuencia se había convertido en la segunda localidad catalana en cuanto al tráfico marítimo, a pesar de no disponer de muelle alguno. Podía perfectamente haber construido un puerto al tener el título de ciudad, lo que la habilitaba para disponer de un muelle de atraque de navíos. Sin embargo, las características del transporte marítimo hasta la eclosión de los vapores, permitían que la operación de carga y descarga de los buques se efectúase en la playa. Mataró no construiría su puerto hasta 1991, pero esta es una curiosa historia que dejamos para otro momento. En la ciudad condal se cobraban elevados impuestos por el tráfico marítimo y, en cambio, en Mataró los tributos y los gastos de estiba y desestiba eran menos gravosos. Los barcos se anclaban frente a la costa y pequeñas embarcaciones hacían el servicio de transporte hasta los carruajes que esperaban en el litoral para distribuir las mercancías en el hinterland. En aquellos momentos, el tráfico de productos entre Cataluña y América era muy considerable y, además, el cabotaje entre las ciudades mediterráneas españolas generaba unos flujos intensos de todo tipo de mercancías. Aquí subyace una primera razón del porqué del tren de Mataró: frente al puerto de Barcelona, caro y congestionado, Mataró constituía una especie de puerto franco alternativo. El argumento es de índole económica: el tren permitiría efectuar el transporte de mercancías de Mataró a Barcelona en condiciones óptimas para aprovechar mejor las ventajas de esta ciudad como base marítima complementaria a la capital catalana.

Otra razón, quizá la más decisiva hay que buscarla en el sueño de un hombre: se llamaba Miquel Biada y Buñol y nació en Mataró el 24 de noviembre del 1789, cursó estudios náuticos en la vecina población de Arenys de Mar, ya que la escuela de náutica de Mataró había cerrado. Emigró a América, como hicieron muchos catalanes en aquella época. No vivió la Guerra de la Independencia, pero en Venezuela participó en múltiples episodios bélicos: se abanderó con el poder establecido y formó parte de los operativos destinados abortar los intentos independentistas liderados por Francisco Miranda y Simón Bolívar. Su vida aventurera le llevó alternativamente por caminos de enriquecimiento y de pérdida de fortuna, hasta llegar a su último destino, antes de volver como un indiano más a Cataluña, fue la capital

de la isla de Cuba. Había perdido mucho dinero en Venezuela, pero en La Habana se repuso gracias a los negocios de importación y exportación entre la colonia y la metrópolis.

Otro personaje capital en el proyecto fue Jaume Badia y Pardines, que conoció a Biada en Cuba y con el cual, a pesar de sus marcadas divergencias ideológicas, se compenetraba a la perfección a la hora de hacer negocios [14]. La situación que precipitó el regreso de Biada a Cataluña fue la intervención de Inglaterra en clave abolicionista para liberar de esclavos el Caribe. Este hecho, observado por los estrategas españoles como un intento de acabar con la preponderancia comercial de la Corona Española en el Caribe, provocó que la Junta de Comercio de Barcelona encargara un informe a destacados catalanes y, entre ellos a Miguel Biada, que defendía encarnizadamente el mantenimiento del uso de esclavos como mano de obra barata. En cambio, Jaume Badia proponía la implantación de un sistema sanitario y de educación para todos los trabajadores de las plantaciones y de las factorías y, evidentemente, la abolición del régimen de esclavitud. Biada y Badia se conocieron gracias al ferrocarril entre La Habana y Bejucal, el tren que transportaba el azúcar desde las plantaciones al puerto de la capital isleña. Jaime Badia había participado en otro proyecto cubano de ferrocarril, el de Matanzas a La Sabanilla, adquiriendo una experiencia que lo hizo muy valioso de cara al proyecto de Biada.

El retorno de Biada a Cataluña se sitúa en 1840. Volvía rico y con un gran reconocimiento por sus servicios a la Corona: había sido capitán de una de las diez compañías de Voluntarios distinguidos del comercio de la Habana recibiendo por ello el título de Caballero de la Cruz de Isabel la Católica. Tenía 51 años y quería destinar el resto de su vida a hacer realidad su sueño ferroviario. Pronto se puso en contacto con amigos y conocidos del mundo político y empresarial para explicar su idea del ferrocarril: la respuesta fue decepcionante. Todos, sin excepción, calificaron su propuesta como arriesgada y utópica. Ante esta actitud, decidió probar suerte en Inglaterra, donde el tren estaba en pleno auge tanto por la magnitud de la red construida y en construcción como por constituir una inversión rentable. En Londres conoció a Josep María Roca, amigo personal del ingeniero Joseph Locke, un destacado miembro de la Cámara de Comunes que había participado en proyectos ferroviarios tanto en la propia Inglaterra como en Francia. Con el apoyo técnico de Locke, Roca creó una compañía para desarrollar el proyecto del ferrocarril de Mataró. Fue el entusiasmo de Biada lo que convenció a un Roca, capaz de movilizar los recursos económicos necesarios y de utilizar sus influencias políticas y empresariales para emprender la construcción de la línea.

Oficialmente, tenemos constancia del primer tren de la Península en un documento que contiene la escritura de la sociedad y el reglamento de la Compañía del Camino de Hierro de Barcelona Mataró y Viceversa, constituida el 6 de junio de 1845 y depositada en la Junta de Comercio de Barcelona:

14. El relato de la participación de Miquel Biada en el primer ferrocarril y de su amistad con Jaume Badia puede leerse en “Camino de Hierro, 150 años” de Pep Andreu, Manel Roca y Marga Cruz. Barcelona: Lunwerg Editores, 1998.

> "Con Real Orden de 23 de agosto de 1843 S.M. concedió a la Compañía perpetuamente la propiedad exclusiva del Camino y con otra de 27 de julio de 1845 se dignó aprobar el acta de la sociedad anónima firmada ante el notario Don Fernando Moragas Ubach."

Firmaban la escritura y el reglamento Angel de Villalobos, vecino de Londres y, entonces residente en Barcelona, en calidad de apoderado especial de Josep María Roca, comerciante de Londres; Ramon Maresch Ros, Miquel Biada, Francesc Viñas, Josep Ribas Solá, Rafael Sabadell y Josep Margarit; actuaba de secretario dicho notario. El 50% de las diez mil acciones que se pusieron a la venta estaba en manos de inversores ingleses, el resto pertenecía a capitalistas catalanes, la mayoría barceloneses. Miquel Biada dejó a sus amigos Josep María Roca y Jaume Badia Pardines la gestión de la empresa y la representación ante los bancos. El indiano mataronense se reservaba el control del proyecto, asistiendo físicamente a las obras de la línea para contemplar su evolución diaria. Una obsesión hecha realidad por un grupo de hombres con visión de futuro. La apelación reiterada al primer tren de España, por desgracia, iría acompañada de una circunstancia peculiar que reencontraremos a menudo en las infraestructuras catalanas: El primer ferrocarril se construyó integramente con capital privado, sin ninguna aportación dineraria por parte del Gobierno español. Hay que tenerlo muy claro: en lo que a cuentas se refiere, el Estado sólo cobró el corretaje.

Para concluir este episodio del tren de Mataró, resulta paradigmático ver como el extraordinario esfuerzo de sus protagonistas no contó con reconocimiento alguno en el discurso que hizo el señor Juan Miret, director del Ferrocarril, el día de su inauguración el 28 de octubre de 1848, según informó *el Diario de Barcelona*:

> "En nombre de la junta directiva doy las más cordiales gracias a esta brillante concurrencia por el honor que acaba de dispensarnos. En verdad, señores, hemo tenido la fortuna de ejecutar el primer ferrocarril en nuestro país. Pero no olvidemos que esta gran mejora, honor inmortal del siglo XIX, no era ya nueva en la monarquía española. Una de nuestras posesion ultramarinas, la perla del Nuevo Mundo, la hermosa isla de Cuba, conoce hace diez años los caminos de hierro y a ellos debe mucha parte el asombroso desarrollo de su prosperidad."

Este es el comienzo del discurso, un lenguaje adulador y empapado de patriotismo anacrónico. El director era uno de estos personajes que para agradar al poder son capaces de modificar la historia y la verdad de los hechos y de renunciar a la propia identidad. Menciona los nombres de los ingleses que han intervenido: los que habían asumido funciones de dirección en la compañía, Chaplin, Uziello y Masternann, los ingenieros Joseph y William Locke y los contratistas Mackenzie y Brassey, pero, en cambio, en la transcripción del discurso no aparece el nombre de Miquel Biada, que murió seis meses antes de la inauguración de la línea, habiendo dejado consignada en el párrafo séptimo de su testamento: "la íntima convicción de que a no haber sido por mí decidida constancia y extraordinarios esfuerzos, no se hubiera realizado por la actual empresa, el ferrocarril de Barcelona a esta ciudad que se está construyendo."

ESCRITURA DE SOCIEDAD

Y

Reglamento

DE LA

COMPAÑÍA DEL CAMINO DE HIERRO

DE

BARCELONA Á MATARÓ

Y VICE-VERSA.

BARCELONA,

IMPRENTA DE DON JUAN OLIVERES,

CALLE DE ESCUDELLERS, Nº. 53.

1845.

Memoria de la escritura del Ferrocarril de Barcelona a Mataró.

Fuente: Archivo Carles Salmerón, 1845.

Una última reflexión: dos años y medio después, en febrero de 1851, se inauguró el segundo ferrocarril de la Península, el de Madrid a Aranjuez. Una inauguración fastuosa, que Francisco Wais comparó con las *Bodas de Camacho*, culminaba una historia muy distinta a la del tren de Mataró. Contó con la presencia de la reina y de la corte, del Gobierno español en pleno y del marqués de Salamanca, promotor de la línea desde las dos partes: era el titular de la concesión y como ministro de

Hacienda, en 1847, fue acusado de dar un trato privilegiado a la compañía en forma de descuento en el Banco de San Fernando, el banco que, entonces, hacía las funciones de Banco de España. Como consecuencia del escandalo que se armó ante tamaño abuso de poder, tuvo que exiliarse. Cuando, dos años después, volvió, conseguiría para su ferrocarril otra ayuda del Gobierno: la garantía del tipo de interés al capital prestado. El lector no se sorprenderá de saber que aquellas ayudas habían sido denegadas, por dos veces consecutivas, al ferrocarril de Mataró, que no solamente entraría en servicio antes que el madrileño, sino que lograría, aquellos primeros años de explotación, un notable rendimiento económico.

6. EL ACCIDENTADO CAMINO HACIA LA LEY DE FERROCARRILES DEL 1855

El tema que vamos tratar en este y en los siguientes capítulos es la Ley de Ferrocarriles promulgada en 1855, una norma fundamental a los efectos de favorecer, por fín, la expansión de este modo de transporte en España. Los episodios que se sucedieron desde 1848, cuando Bravo Murillo, ministro de Comercio, intentó aprobar en España una primera ley general del sector ferroviario merecen especial atención. El ferrocarril se convertiría en el centro de la actividad política, ya que la sociedad se apercibió del papel tan importante que podía tener de cara al desarrollo económico de un país en el cual cuando se inició la segunda mitad del siglo, sólo funcionaba la línea de Mataró, lo que ponía de manifiesto el retraso español en materia de transporte. Por desgracia, desde el primer momento, una maraña de intereses acompañaron al ferrocarril español, con notoria presencia de distinguidos personajes de la capital del Reino —el marqués de Salamanca como ejemplo— que medraron en pro de sus propios intereses pecuniarios, especulando con las concesiones ferroviarias conseguidas gracias a su posición en el gobierno o en el parlamento. La historia del tren en España ha sido, con demasiada frecuencia, la historia del clientelismo político y del tráfico de influencias. Ya lo iremos viendo.

Antes de hablar de la Ley y de los tres aspectos fundamentales que esta debía resolver (el otorgamiento de las concesiones, la planificación de la red y las medidas de alcance económico para fomentar su extensión), conviene centrar la atención en los políticos que intervinieron en las diferentes propuestas legislativas, en una etapa presidida por una compleja gobernabilidad del Estado.

España, entre los años 1833 y 1868, vivía el denominado período isabelino. Tras la muerte de Fernando VII en 1833 se consolidó el liberalismo como referente ideológico. Al iniciarse dicho período, la jefatura del Estado fue asumida en forma de regencia por María Cristina de Nápoles, a causa de la minoría de edad de su hija Isabel. Era la cuarta esposa de Fernando VII, que ejerció las funciones de jefe de Estado hasta 1840, año en que las entregó al general Espartero, regente hasta la coronación de Isabel II, en 1843, cuando fue declarada mayor de edad a los 13 años. Recordemos que un año antes, en 1842, este controvertido general, cuyas vicisitudes retomaremos a lo largo de nuestra crónica, había ordenado un duro bombardeo contra la ciudad de Barcelona. El reinado de Isabel II duró hasta la revolución de 1868, que inició el llamado Sexenio Democrático.

El incipiente sistema de partidos políticos estaba protagonizado por las dos facciones liberales, la de los moderados y la progresista. Pero la realidad es que ninguno de los dos tenía pleno acceso al poder ejecutivo, ya que era el jefe del Estado quien lo ostentaba disfrutando de amplias prerrogativas y sin estar sometido al control parlamentario, bajo la aseveración falaz de que “el Rey reina, pero no gobierna”. Los hechos históricos demuestran todo lo contrario, ya que la monarquía estaba profundamente implicada en todos los procesos políticos y económicos.

Retomemos la figura del marqués de Salamanca, aquel político tan influyente en

la Corte Isabelina dando su apellido en el ensanche que promovió en Madrid, el barrio de Salamanca, y que por cierto tiene poco que ver con la magna obra barcelonesa del ingeniero y urbanista Ildefons Cerdà, más allá de constituir, uno y otro, sendos proyectos de extensión urbana. José de Salamanca y Mayol era andaluz de nacimiento, pero madrileño por convicción y por obras que se convirtió en eficaz colaborador de los negocios de la regente María Cristina. En diciembre de 1845 constituyó una sociedad con un capital de "45 millones de reales" para iniciar la construcción del ferrocarril de Madrid a Aranjuez. Contó como socios financieros con el banquero navarro y senador vitalicio Nazario Carriquiri y el conde de Retamoso, hermano político de la reina; colaboraciones que demuestran su excelente conexión con la familia real.

El otro personaje clave de nuestra historia del ferrocarril era Joaquín Fernández Álvarez Espartero, más conocido como el general Espartero, que protagonizó dos momentos distintos de la política española del XIX. La primera etapa del general Espartero es cuando asumió la Regencia mientras la reina Isabel II fue menor de edad. El general tenía una concepción militarista del poder y lo ejercía de manera autoritaria y contundente. Uno de los aspectos más polémicos de aquella Regencia tuvo una fuerte repercusión en Cataluña. El gobierno de Espartero estaba negociando con Gran Bretaña un tratado comercial de inspiración librecambista con el objetivo de que los productos textiles ingleses pudieran ser importados a España, con unos aranceles muy reducidos, lo que constituía una política agresiva que asfixiaba a la incipiente industria textil catalana, necesitada de medidas proteccionistas para sobrevivir.[15]

Este sentimiento de agravio por parte de los catalanes era compartido por patronos y trabajadores [16]. Una de las muchas protestas conocidas como motines de quintas, en noviembre de 1842, a raíz de un incidente sin mucha importancia con unos individuos que querían introducir vino en una de las puertas de la ciudad sin pagar los tributos, degeneró en un enfrentamiento entre la población y el ejército. La revuelta tuvo un marcado acento interclasista y movilizó más de 15.000 miembros de la milicia popular contra el ejército de la Corona, que se refugió en el Castillo de Montjuïc. La ciudad quedaba en manos de una Junta Provisional. Era un acto directo de desafío a las políticas del gobierno de Madrid. No se trataba de uno de tantos enfrentamientos esporádicos y sin concierto ni dirección, de una de tantas algaradas espontáneas que menudeaban en la convulsa sociedad catalana. Y bajo Espartero llegó el apocalipsis: el día 3 de diciembre de ese año de gracia de 1842 parecía el fin del mundo. El bombardeo de la ciudad de Barcelona empezó a las once y media de la mañana. Desde Montjuïc, las fuerzas de artillería, a las órdenes del capitán general Van Halen, comenzaron a castigar la ciudad. La munición usada fue incendiaria, lo que provocó numerosos daños. El espectáculo de la ciudad y de su gente corriendo de un lado a otro para encontrar salvaguarda ha quedado en el imaginario colectivo y ha provocado que Barcelona haya dado la espalda a la fortaleza de Montjuïc durante

15. Así lo explica Fernando Armario Sánchez en "Las Relaciones entre España y Gran Bretaña durante la Regencia de Espartero (1840-1843)", en *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, núm. 5 (1984), págs. 137-162.

16. Lo sostiene Germán Rueda Herranz en "Historia política de España desde 1808 hasta 1874." Madrid: Istmo, 2004.

Tren del Centenario, construido en 1948, para conmemorar el centenario de la inauguración del Ferrocarril Barcelona a Mataró.

Foto Carles Salmerón, 1981.

muchas décadas. El bombardeo duró trece horas, durante las cuales cayeron 1.041 proyectiles sobre una población que no tenía ningún tipo de refugio, con un resultado de centenares de muertos, más de cuatrocientas casas derruidas y la grave afección de edificios emblemáticos de la ciudad como el Hospital General de la Santa Creu, donde impactaron cinco proyectiles o como el Salón de Ciento del mismo Ayuntamiento con sus paredes magnificamente tapizadas, que resultó completamente destrozado. Fue una carnicería salvaje. Y cuando los diputados catalanes se lo reprocharon en las Cortes, Espartero reaccionó disolviéndolas.

Los manuales de historia lo retratan como un militar de excepción. Quizás el romanticismo tiene mucho que ver con esta percepción. El conde de Romanones lo definía como: "[...] un hombre de estatura mediana, por el conjunto y proporciones de su cuerpo no daba la impresión de pequeñez [...] de ojos claros, mirada fría [...] sus músculos faciales no se contraían en momento alguno [...]" Es una opinión verosímil sobre un político curtido en mil batallas a quien, 12 años después de aquel terrible episodio, y fruto de los incidentes que hicieron estallar el motín de junio y julio de 1854, lo que se llamó Vicalvarada, la reina Isabel II le confiaría la presidencia del Consejo de Ministros encomendandole "calmar la nación y llevar el progreso que había en toda Europa." Después de la regencia, Espartero había tenido que exiliarse en Londres, donde permaneció entre los años 1843 y 1848, por lo que conocía de primera mano, la importancia del tren y sus ventajas para transportar personas y mercancías. Bajo su presidencia de gobierno, que ejerció durante el Bienio Progresista y de las Cortes Constituyentes, se promulgó la tan deseada Ley General de Ferrocarriles de 1855.

7. UN FERROCARRIL PARA COMPETIR CON CAMINOS Y CANALES

El general Espartero llegó al poder por segunda vez a consecuencia de una revolución iniciada como uno de tantos pronunciamientos.Aunque al principio fue protagonizada por O'Donnell y otros militares que se situaban en la órbita de la Unión Liberal, al contar con un amplio apoyo popular, acabó liderada por el Partido Progresista. Llamado a presidir el régimen emanado de la revuelta, Espartero volvió a Madrid aclamado por el pueblo y lo suficientemente fortalecido como para plantear a la reina que la monarquía debía someterse a la soberanía popular… que él representaba. Fue elegido presidente del Gobierno con una amplísima mayoría: 238 votos de un total de 255 diputados. El nuevo ejecutivo quería aprobar una constitución más progresista, pero la falta de acuerdo político lo obligó a basarse en la Constitución de 1837 para reconocer derechos fundamentales de los ciudadanos como la libertad de expresión, la libertad de imprenta y la libertad de asociación política. Por el contrario había un amplio consenso entre progresistas y unionistas que compartían el objetivo de acometer las reformas estructurales más necesarias para dinamizar la maltrecha economía del país. En este sentido, el ferrocarril constituía una de las actuaciones prioritarias, no en vano su escasa implantación así como los reiterados fracasos de las concesiones otorgadas habían desencadenado los problemas parlamentarios de los últimos gobiernos moderados.

La concreción de las medidas económicas que había que emprender para afrontar el desastroso estado de las cuentas del reino y para fomentar la creación de riqueza generó muchas tensiones, de las cuales son un botón de muestra los cinco cambios de titular del Ministerio de Hacienda durante los dos años que duró el mandato de Espartero. Cabe destacar la contribución de un enemigo político tradicional de Espartero, pero que se convirtió en un fiel colaborador de su Gobierno: Pascual Madoz, antiguo gobernador de Barcelona, a quien, el mes de enero de 1855, le confiaría el mencionado Ministerio. Madoz presentó una nueva ley de desamortización que comportaba poner en venta, después de ser ex propiadas, las propiedades eclesiásticas y los bienes de los municipios: centenares de edificios religiosos, hospitales, hospicios, casas de misericordia y terrenos comunales fueron enajenados con el propósito de obtener fondos para las arcas del Estado. No hace falta ser muy avispado para darse cuenta de la fuerte contestación que la Ley generó tanto en ámbitos religiosos y conservadores como en las corporaciones locales que, aprovechando la libertad de expresión concedida, fustigaron duramente el poder central desde los cargos municipales de elección popular y desde los medios de comunicación liberados. La desamortización tuvo consecuencias especialmente negativas para un colectivo muy vulnerable: los agricultores de rentas bajas que usaban las tierras comunales para subsistir. Y tampoco consiguió crear en España una clase media que asegurara el progreso y estabilizara la sociedad.

Los objetivos de Madoz eran claros. Por una parte, había que estimular el

crecimiento económico del país, eliminando la deuda que asfixiaba la hacienda pública, y, por otra, era necesario mejorar la red de comunicaciones que, por su marcada insuficiencia, constituía un auténtico dogal para al comercio interior. El catedrático Josep Fontana ha evaluado que las ventas de inmuebles y fincas desamortizadas, aunque se interrumpieron de 1856 a 1859, alcanzaron la cifra de más de cinco mil millones de reales entre el 1855 y el 1867. Según las leyes que las amparaban, deberían haberse dedicado mil cien millones de reales a las obras públicas, básicamente a subvenciones a la red ferroviaria, y el resto, más de cuatro mil millones de reales, tendrían como destino la amortización de la deuda. Mientras el primer objetivo se cumplió razonablemente, los miles de reales destinados a pagar la deuda acabaron siendo devorados por los habituales déficits presupuestarios, y el volumen de la deuda continuó creciendo incontroladamente.

En el ámbito económico, el Gobierno aprobó leyes reguladoras de las sociedades anónimas y de las entidades bancarias con el objetivo de dar plenas garantías jurídicas y de facilitar financiación, lo que debía favorecer el desarrollo industrial de una España atrasada y exhausta. Estas leyes, en el ámbito del ferrocarril contribuyeron positivamente a la ejecución de las concesiones otorgadas y a la aparición de nuevas propuestas de construcción de las grandes líneas para estructurar todo el territorio peninsular. La legislación mercantil, conjuntamente con la nueva Ley de Ferrocarriles, permitió que los inversores, a consecuencia de la clarificación del marco jurídico, del reconocimiento del interés público del ferrocarril y de los beneficios económicos que se establecieron para las líneas de servicio general, percibieran que el Estado les apoyaba plenamente, superando las vicisitudes del período anterior, en el cual la indiferencia y los tratos de favor habían imposibilitado la implantación masiva del ferrocarril en España.

En aquella época, el transporte de personas y de mercancías era muy complicado en la Península Ibérica. La red de caminos se encontraba en una situación de suma precariedad. Además, las inversiones efectuadas durante la primera mitad del siglo habían sido dispersas y del todo insuficientes para un territorio tan extenso y de orografía tan accidentada. Según la tesis de Antonio Gómez Mendoza, la combinación de la persistencia de la economía tradicional de subsistencia con una población en crecimiento, en el marco de un mercado protegido, acentuaba aún más las debilidades del sistema de transporte. La estacionalidad de la oferta de transporte no era compatible con una economía en desarrollo. Había que acarrear y almacenar materias primas y productos terminados para afrontar la demanda de consumo en los meses de inactividad, mientras que una economía basada en el desarrollo requiere un flujo continuo de mercancías transportadas a bajo coste. Es decir que en la economía de Castilla con una producción agropecuaria marcada por la estacionalidad, todo se movía dentro de una especie de estrangulamiento constante por la precariedad de la red viaria.

Tampoco constituía una solución para las necesidades de transporte del país la construcción de canales de navegación, tal y como se estaba desarrollando en la Europa de los grandes cursos fluviales desde el siglo anterior. En España no tuvieron

ningún éxito, a pesar de un intento de magnitud tan espectacular como el canal de Castilla, que se proyectó para conectar su centro neurálgico en Valladolid con el puerto de Santander, pero que sólo se construiría hasta Alar del Rey, población situada en la vertiente meridional de la cordillera cántabra, desde la que se establecería, años después, una conexión ferroviaria hasta el puerto cantábrico.

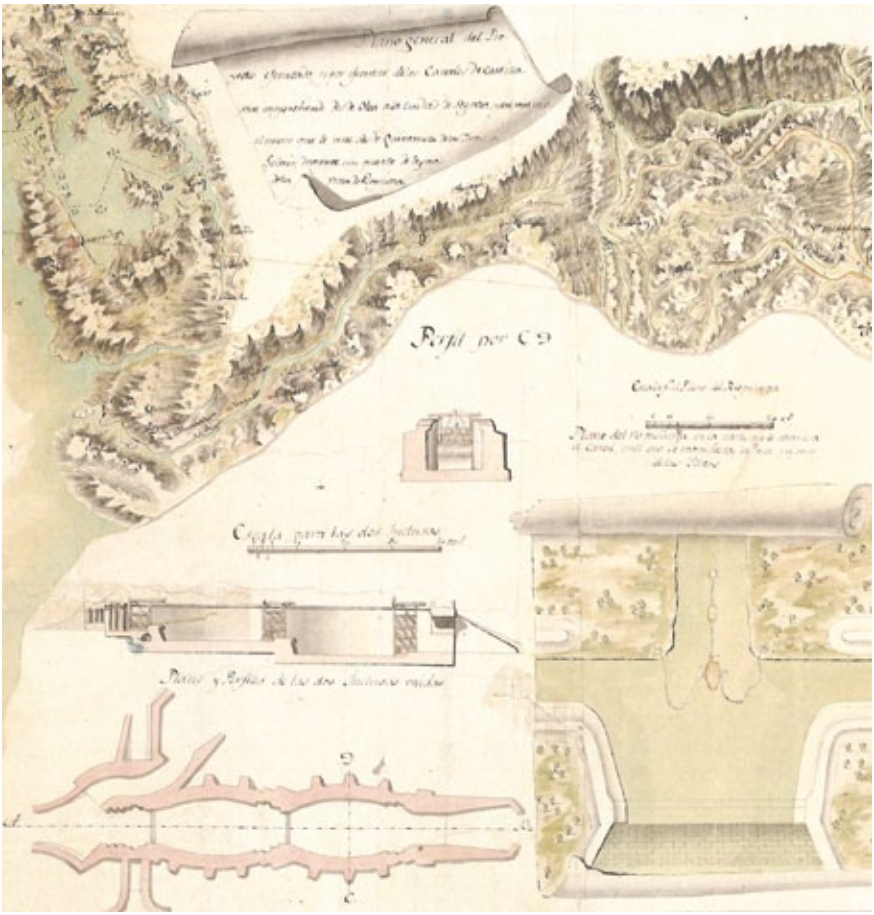
En la exposición de motivos del proyecto de ley de ferrocarriles del ministro Reinoso, al cual nos referiremos en un próximo capítulo, se argumentaba en relación a las escasas posibilidades de la navegación fluvial como alternativa para el transporte de mercancías:

> "No se ve la posibilidad de hacer coincidir este sistema de canales en el centro político de la monarquía, y por otro lado no se encuentra tampoco, al menos por los estudios hasta ahora conocidos, la probabilidad de la navegación en la dirección norte-sur por el centro del Reino. Vemos la posibilidad de hacerlo desde Madrid a Lisboa, pero no desde Madrid al Pirineo, ni al Mediterráneo, ni al golfo de Vizcaya. Y en la opinión del Gobierno, aquel sistema de viabilidad —el ferrocarril— será el más conveniente, el que más fácil, directa y posible haga la comunicación de la corte con las costas y fronteras del Reino."

Más allá del profundo centralismo que refleja este texto, uno puede compartir la idea que, en un territorio con una orografía tan complicada, el ferrocarril fuese el sistema que podía ofrecer la mejor solución al transporte de mercancías. Recordemos que el tren empezó su existencia acarreando carbón. España sería un terreno abonado para el negocio de transportar mercancías en tren. Las posibilidades de rentabilizar las inversiones ferroviarias aumentarían si se contaba con el tráfico de viajeros, ya que la anacrónica red de caminos comportaba que viajar en diligencia fuera una autentica pesadilla, llena de incomodidades y peligros y con un alto coste a sufragar por el viajero. A mediados del siglo XIX, la diligencia que cubría la línea de Madrid a Barcelona tenía una duración de 115 horas y la tarifa media era de 134,7 pesetas por viaje. Unos años después, el ferrocarril logró recortar las horas a 28 y a 77 pesetas el precio del billete [17]. Y, naturalmente, los viajes con diligencia tenían el grave inconveniente de la estacionalidad: para transitar de Madrid a la frontera francesa se tardaba seis días en verano, mientras que en invierno se invertían ocho o nueve jornadas.

En el caso del transporte de mercancías, las diferencias eran abrumadoras: una caballería mayor, o sea, un carro tirado por caballos o mulas con dos ejes y cuatro ruedas, podía transportar una carga máxima de 120 kg a una velocidad media de 4 km/h y a un precio de 1,6 pesetas por tonelada y kilómetro. Lo podemos comparar con el más humilde de los trenes, con el de vía estrecha. Una locomotora arrastraba, a una velocidad de 20 km/h, vagones cargados de diversas mercancías y de una capacidad de diez toneladas a un precio de 0,12 pesetas por tonelada y kilómetro. Las cifras son indicativas de la posibilidad de negocio que ofrecía el transporte de mercancías para las compañías ferroviarias.

17. Díe y Mas, M. "Influencia de los transportes en los Mercados y en la baja de los precios". Madrid: Imprenta para Asilo Huerfanos, 1900.



El Canal de Castilla se va a construir para transportar la producción de cereales de Castilla hasta Alar del Rey.

Fuente: Archivo de CEHOPU.

Ahora bien, como en toda empresa, la rentabilidad real de las inversiones tiene que ver con factores muy diversos. El error de no prever ajustadamente los costes o de sobrevalorar los rendimientos o el tráfico conllevó la quiebra de muchas compañías ferroviarias y el consiguiente proceso de concentración en unas pocas corporaciones cada vez más potentes: la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) y la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Para valorar la labor legislativa del gobierno Espartero en materia de ferrocarriles, resulta útil conocer la petición que el ministro de Fomento hizo a la Casa Real, el 18

de agosto de 1854, y que publicó el Diario de Barcelona, tal y como era costumbre en aquel momento. Constituía una declaración de objetivos, donde se hacía patente el deseo ministerial de una Comisión para actualizar la problemática de los ferrocarriles. El escrito de Luxán va dirigido a la reina Isabel II y comienza apelando a la necesidad de una ley general de ferrocarriles. Dice que la experiencia ha demostrado cuáles son los inconvenientes de su carencia: "De la falla de esta ley nacen la mayor parte de los conflictos que en materia de ferro-carriles han ocurrido en estos últimos tiempos, y que tanto y tan desagradablemente han afectación la opinión pública que reclama con razón una pauta á que hayan de atenerse, tanto el gobierno como los empresarios, de modo que á nadie sea dado traspasar sus prescripciones, sea daño de los intereses generales o particulares, y con menoscabo de la moralidad, la reivindicación de cuyos fueros ha sido el mas poderoso móvil del glorioso alzamiento nacional." A partir de estas consideraciones, el ministro proponía el nombramiento de una comisión que redactara con urgencia un proyecto de ley general de ferrocarriles para someterlo a la aprobación de las Cortes.

Francisco de Luxán es también un político destacado del Bienio Progresista. Extremeño, hijo de uno de los firmantes de la Constitución de Cádiz, fue preceptor de la reina Isabel II y, aparte de apadrinar la ley de ferrocarriles de 1855, llevó el tren hasta su pueblo de Castuera, en la provincia de Badajoz. Fijémonos en que propone la formación de una comisión que redacte la nueva ley de ferrocarriles. Lo hace emulando una experiencia iniciada cuatro años antes, en enero de 1850, cuando el Congreso creó una Comisión de ferrocarriles para dictaminar el proyecto de Ley sobre Caminos de Hierro que el ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas del gobierno del general Narváez, Manuel de Seijas Lozano, había entregado a las Cortes para su discusión y aprobación. Esta Comisión de 1850 merece una atención especial y será objeto del próximo capítulo.

Volvamos a las tareas parlamentarias propuestas por Luxán. Fueron presididas por el Marqués del Duero, otro militar ilustre, de nombre Manuel Gutiérrez de la Concha e Irigoyen, nacido en Argentina y notable por su beligerancia contra los carlistas. Entre los expertos que asesoraron a la Comisión en su tarea de revisión de las concesiones provisionales de la etapa anterior, hallamos al ingeniero José Subercase. Este alto funcionario del Ministerio fue la garantía de que los criterios en torno al ancho de vía española quedaran reflejados en el proyecto de la ley de ferrocarriles mencionada, que entraría en el Congreso el 23 de septiembre del 1854.

8. HACIA LA RADIALIDAD DE LA RED

La Comisión de Ferrocarriles presidida por el general de la Concha dictaminó el proyecto de ley de Luxán, que las Cortes Constituyentes aprobaron en sesión plenaria del 25 de mayo del año 1855. Finalmente, la reina sancionó en Aranjuez, el 3 de junio, la que ya era Ley General de Ferrocarriles. Consta de nueve capítulos y de cuarenta y nueve artículos. Hay que centrar la atención en dos decisiones de la Ley que constituyen dos auténticas losas que han condicionado intensamente las potencialidades de este medio de transporte hasta nuestros días. El artículo 2 clasificó de primer orden las líneas de servicio general que, saliendo de Madrid, llegaran a las costas o a las fronteras del Estado. Y el apartado primero del artículo 30 confirmó la anchura de vía en 1,67 m, equivalentes a seis pies castellanos.

Resulta ocioso hacer más comentarios en relación con la infausta decisión de mantener la diferente anchura de vía. En cambio, conviene analizar con detenimiento el establecimiento de la estructura radial de la red, concepto formulado de manera muy categórica en el artículo 2 de la Ley. La concepción radial de las vías de comunicación ya existía en la mente de los Borbones desde que, en 1762, un irlandés afincado en la corte española, Bernardo Ward formuló, por encargo de Fernando VII, el Proyecto Económico [18]. Podríamos calificarlo como un extenso programa de actuación planteado para lograr el desarrollo económico español. Una de sus propuestas era un ambicioso programa de caminos y carreteras en el cual se preveían seis itinerarios radiales con origen en Madrid y destino a la Coruña, Badajoz, Cádiz, Alicante y a Bayona y Perpiñán en Francia. Casi un siglo después, su concreción en la ley del ferrocarril posibilitaba la implantación efectiva de un esquema basado en definir Madrid como el centro de un universo que siempre bascula en torno a la capital. Es una visión centrípeta que tiene como consecuencia directa la conformación progresiva de un modelo territorial que no otorga a Cataluña ni a los territorios de la periferia ninguna relevancia especial.

Pero no podemos responsabilizar sólo la Ley Luxán de la fechoría. En 1850, o sea, cinco años antes de la promulgación de la ley que nos ocupa, se realizó una encuesta parlamentaria con el objetivo de disponer de una legislación de ferrocarriles que, al estilo de Francia, permitiera jerarquizar las líneas y concentrar los esfuerzos y los recursos públicos en los itinerarios considerados de primer orden.

Fue la Comisión de Ferrocarriles del Congreso encargada de dictaminar el proyecto de ley promovido por el ministro Seijas la que aplicó en España un procedimiento habitual en el Parlamento Británico. Se trataba de escuchar a todos los estamentos que podían tener algo que decir en relación con el tema que se pretendía legislar. El presidente de la Comisión, Salustiano de Olózaga, quiso buscar el máximo consenso político y social en una cuestión tan importante como el futuro del ferrocarril. Por ello aplicó este procedimiento participativo tan innovador en las Cortes Españolas. Nuestro interés en esta Comisión radica en su responsabilidad a

18. Ward, B. Proyecto Económico. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1982.

la hora de establecer las directrices que años después permitirían a la Ley de 1855 certificar la adopción del modelo radial para las grandes infraestructuras estatales.

No puedo sustraerme a la tentación de reproducir parte de un documento manuscrito, el acta de una de las primeras reuniones de dicha Comisión el día 14 de febrero de 1850. El secretario de la Comisión, el diputado Luis María Pastor, nacido en Barcelona, pronuncia un primer alegato sobre la necesidad de planificar la red:

> "[...] la ley debería indicar al Gobierno la necesidad de hacer ciertos estudios para las grandes líneas que atravesando la España enlazan sus puntos principales de producción y la capital del reyno por un lado con las potencias limítrofes y por otro con los dos mares [...] Pronto esta positiva voluntad racionalizadora se transforma en puro y simple centralismo. En el acta del 25 de febrero se puede leer: "Resulta aprobada la denominacion de generales y parciales, entendiendose por ferrocarriles generales los que partiendo de la Capital se terminan en la frontera o en el litoral y por parciales los que no reunan las circunstancias de los generales."

El alma de esta Comisión del Congreso fue Salustiano de Olózaga, un importante político, escritor, militar y abogado, que había llegado a presidir durante nueve días el segundo Consejo de Ministros tras la mayoría de edad de Isabel II, un hombre decisivo en la revuelta de 1843 contra Espartero y también, como él, preceptor de la reina.

La Comisión se reunió por primera vez el 11 de enero de 1850, las comparecencias se iniciaron el 4 de marzo y se prolongaron durante quince semanas. La encuesta a la que se sometieron los 36 comparecientes [19] comprendía preguntas referidas a los

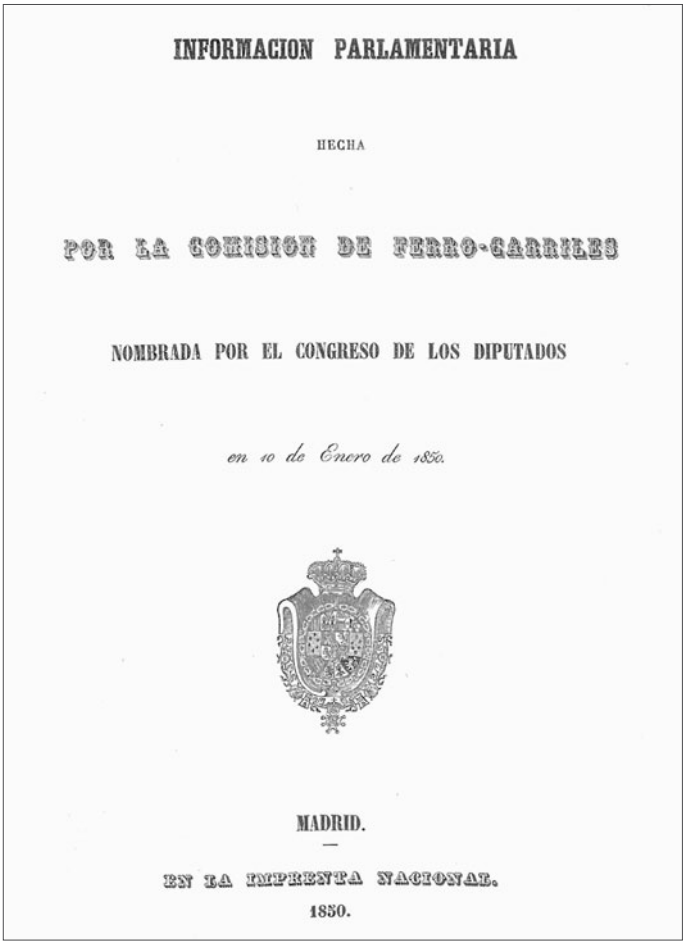
19. Esta es la lista de comparecientes, según consta en el índice del documento "Información Parlamentaria hecha por la Comisión de Ferrocarriles nombrada por el Congreso de los Diputados en 10 de enero de 1850." Madrid: Imprenta Nacional 1850:

    DE LA FORMACIÓN DE LAS COMPAÑÍAS:
    Informes verbales: De los Sr. Marqués de Fuentes de Duero; Sr. Collado; Sr. Salamanca; Sr. Vizmanos y Sr. Olivan
    Informe escrito de Mendizabal
    Informes verbales: De los Sr. Ezquerra; Sr. Echevarría; Sr. Ardanaz; Sr. Miranda y Sr. Gómez de Laserna
    Informe escrito del Sr. D. Antonio Guillermo Moreno
    Informes verbales: De los Sr. Canga Argüelles; Sr. García Carrasco (D.Fernando); Sr. Alfonso (D. Joaquín) y Sr. Hompanera

    DE LAS CUESTIONES DE ARTE:
    Informes verbales: De los Sr. Ezquerra; Sr. Echevarría; Sr. Montesino; Sr. Ardanaz; Sr. Santa Cruz; Sr. Luján; Sr. Echanove y Sr. Subercase

    DE LOS CAMINOS DE HIERRO CON RELACION A LA DEFENSA DEL TERRITORIO:
    Informes verbales: De los Sr. Zarco del Valle; Sr. Concha (D. Manuel de la); Sr. O'Donnell; Sr. Azpiroz; Sr. Sanz (D. Laureano); Sr. Mazarredo; Sr. San Miguel; Sr. Monteverde; Sr. Piñeiro; Sr. Concha (D. José de la); Sr. Piélago; Sr. Luján y Sr. Buenaga

    DE LA FIJACIÓN DE LÍNEAS:
    Informes verbales: De los Sr. Echevarría; Ardanaz; Sr. Oliván; Sr. Luján; Sr. Bertrán de Lis (D. Manuel) y Sr. Borrego



INFORMACION PARLAMENTARIA

HECHA

POR LA COMISION DE FERRO-CARRILES

NOMBRADA POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

en 10 de Enero de 1850.

MADRID.

EN LA IMPRENTA NACIONAL.

1850.

Portada de la información parlamentaria de la Comisión de Ferro-carriles. Fuente: Archivo del Congreso de Diputados.

conceptos siguientes: la formación de las compañías, al estado del arte, la relación del ferrocarril con la defensa del territorio y a la determinación de las líneas. Estas preguntas, junto con las respuestas, están transcritas cuidadosamente en un volumen de 252 páginas titulado "Información Parlamentaria hecha por la Comisión de Ferro-Carriles nombrada por el Congreso de los Diputados en 10 de Enero de 1850."

DE LA FIJACIÓN DE PUNTOS INTERMEDIOS EN LAS CUATRO GRANDES LÍNEAS:
Informes verbales: De los Sr. Echevarría y Sr. Ardanaz

DE LOS MEDIOS DE CONSTRUCCIÓN:
Informe del Sr. Pastor, secretario de la Comisión.

La encuesta formulaba veinte o más preguntas para cada tema. En primer lugar valoraremos las que se referían a la planificación de las líneas. Tras describir un hipotético esquema radial con cinco ramas, de las cuales la única que no superaría el trámite de la Comisión fue la de Barcelona, se demandaba:

> "¿Cual es la opinión del informante sobre las líneas que, en opinión común, deben formar la gran red de ferrocarriles en España? ¿Puede indicar alguna otra combinación que más convenga a las circunstancias de la península? [...] Suponiendo que el estudio de que se trata lo ha de costear el Estado, que ha de exigir bastante tiempo, y que tal vez tampoco será posible hacerlo simultáneamente en las principales direcciones, ¿cual es el orden de preferencia respectiva de líneas que han de guardarse en los reconocimientos y demás trabajos?"

La voluntad de dejar establecidas las bases de un plan radial quedaba bien patente con estas preguntas. Evidentemente, la mayoría de las respuestas estuvieron en línea con esta visión territorial focalizada en Madrid.

Una de las intervenciones más interesadas en formular y concretar un plan de actuaciones y definir la red como sistema radial fue la de Juan Álvarez Mendizábal, famoso por haber impulsado la primera desamortización de bienes eclesiásticos en su etapa de ministro de Hacienda y de presidente del Consejo de Ministros, en 1835. Durante la etapa de la Comisión de Ferro-carriles, militaba en la oposición, aunque seguía siendo un personaje influyente en la Corte de Madrid, quizás por su condición de masón, miembro de la logia de Cádiz. Era un hombre muy alto y corpulento, pero con los pies muy pequeños, bautizado con el sobrenombre de Juan y Medio a causa de esta curiosa combinación. En la Comisión, defendió una ley que diera al Gobierno amplias facultades para acelerar la construcción de esta red radial. Propuso la consignación de un gasto de diez millones de reales para atender el coste del estudio sobre la configuración de las líneas, que se confiaría a ingenieros eminentes de Gran Bretaña, acompañados por técnicos españoles, a fin de actuar "como una garantía verdadera para que acudiesen los capitales extranjeros a tamañas empresas". El esquema de Mendizábal se ajustaba al sistema radial de cuatro grandes líneas con orígen en Madrid y destino en los puertos de la periferia española. De Madrid hacia el norte, a Irún, Santander y los puertos gallegos; hacia el Mediterráneo, a los puertos de Valencia, Alicante y Cartagena; hacia el sur, a Cádiz y Málaga, y hacia Zaragoza hasta Barcelona, con ramales a Tarragona y Girona.

Después de Mendizábal, la Comisión continuó con las comparecencias de los expertos, que debían responder, en función de sus conocimientos, a uno o más de los cuatro grandes bloques.

9. LOS TRABAJOS DE LA COMISIÓN DE FERRO-CARRILES

La Comisión se dedicó, durante muchos días, a debatir sobre el régimen de las concesiones, con participación de dieciséis invitados distinguidos. La insistencia en esta cuestión se debía a los abusos que se habían producido a causa de la facilidad con que se otorgaban las concesiones a los "sujetos de reconocido arraigo", sin otras garantías que las que "el Gobierno estime suficientes", tal como establecía la legislación vigente. Muchos de los que conseguían estas concesiones, gracias a sus influencias en el poder ejecutivo, las consideraban autorizaciones provisionales y, inmediatamente, las convertían en objeto de cesión previo a un traspaso suculento. La reiterada especulación con las concesiones, en la que también participaron personas y empresas extranjeras, comportó que no se iniciara la construcción efectiva de la mayoría de líneas otorgadas. En el período de 1843 a 1846 se habían dado 25 concesiones en toda la geografía española de las cuales solamente tres se encontraban en marcha en el momento de constituirse la Comisión, y tres más se emprendieron a lo largo del 1850. La magnitud del desaguisado era tal que fue objeto de debate parlamentario en múltiples ocasiones. Sus señorías se permitian diagnosticar la poca eficacia de la normativa existente, además de denunciar repetidamente lo que se calificaba de "fraudes a escala nacional". Por ello, el tema de las concesiones tenía mucha importancia para la Comisión, que pretendía cerrar aquel período caracterizado por tantas irregularidades y tan pobres resultados.

Uno de los primeros en intervenir en la Comisión fue el diputado por Huesca, Alejandro Oliván, nacido en el pueblo de Aso, cerca de Biescas, y educado en Francia, donde más tarde regresaría, exiliado por Fernando VII. En un momento de su intervención, formuló una reflexión paradigmática de la mentalidad cerrada y temerosa que tantos costes ha comportado a la sociedad española. El diputado se refería a la actuación de las sociedades anónimas, que en aquella etapa habían provocado multiples conflictos al desatender sus obligaciones, cuando espetó: "Siempre, señores, al lado de la ventaja de mejorar suele estar el peligro de innovar." Una expresión en línea con aquella famosa frase "que inventen ellos" para justificar la inacción y contemplar con reticencia cualquier cambio.

Ciertamente, la opinión pública estaba escarmentada a causa de la frustración que había provocado la actuación de determinadas sociedades anónimas titulares de concesiones provisionales que, al no ejecutar la nueva línea ferroviaria, dejaban empantanados los accionistas, a los que no sólo no pagaban los intereses comprometidos sino que tampoco podían devolverles el capital desembolsado en una compañía que había perdido todo su valor. Cada día crecía la demanda de intervención del gobierno para proteger a los inversores y para garantizar la ejecución de los proyectos. Se argumentaba que la iniciativa privada no podía escapar de sus obligaciones y que, en cualquier caso, era necesario que el Estado ejerciera sus responsabilidades en la doble vertiente de fomento y de control. Para avalar este cambio conceptual, la Comisión dedicó mucho tiempo a acotar el marco de actuación de las sociedades anónimas en las concesiones de los ferrocarriles.

En el proyecto de ley de 1848, Bravo Murillo planteaba sus ideas sobre el ferrocarril: quería desarrollar los estudios de las líneas principales, abandonar el sistema de concesiones provisionales e introducir la posibilidad de conceder a las empresas apoyo crediticio con un tipo de interés máximo del 6%. Estas dos últimas cuestiones fueron ampliamente comentadas en la Comisión por el marqués de Salamanca, que aprovechó para fustigar al capital extranjero al que consideraba su rival a la hora de conseguir concesiones, y para sugerir que fuera el Estado quien asumiera la construcción de determinadas líneas de interés general en lugar de concesionarlas a compañías privadas. Consecuente con esta opinión, el Marqués presentaría, poco después, la propuesta de ejecutar por cuenta del Estado una línea desde Aranjuez hasta Alicante por una cantidad estimada de 300 millones de reales. El gobierno se la aceptó por Real Orden de 27 de junio de 1851 aunque limitando el recorrido hasta la villa manchega de Almansa. A pesar del recorte, con la adjudicación de este trayecto, el marqués quedaba en una posición inmejorable de cara a controlar dos líneas: la de Madrid hacia el País Valenciano y Murcia y la del acceso a Andalucía.

En el apartado de las Cuestiones del arte, los argumentos técnicos ocuparon la Comisión de forma exhaustiva. Ya hemos hablado de la anchura de vía y estamos familiarizados con las teorías de Subercase y con la apuesta del gobierno sustentada en su informe, presentado seis años antes. La Comisión se hizo eco de este tema en la intervención de Cipriano Segundo Montesino, el único de los expertos de la Comisión que había visto con sus propios ojos un ferrocarril y que desarmó la tesis de los ingenieros españoles en relación con la supuesta menor seguridad de las líneas de ancho internacional, que él llamaba “estrechas”. Suministró gran cantidad de datos sobre las velocidades de la línea de vía estrecha de Londres a Bristol y de la de vía ancha de Londres a Birmingham. Eran del todo comparables y, además, no se había producido ni un solo accidente por falta de estabilidad que diera argumentos a los partidarios del ancho de vía ibérico. Remataba su intervención de forma muy elocuente: “A mí modo de ver, estando probado que existe toda la seguridad posible en un camino de Vía Estrecha, creo que las circunstancias económicas de España aconsejan que se adopte la Vía Estrecha, en la cual se camina con seguridad y con la velocidad que ha podido adquirirse hasta el día en la ancha.” Esta sólida opinión, la del único técnico que defendió el ancho internacional en la Comisión, Olózaga, fue, lamentablemente, rechazada.

La presencia masiva del estamento militar en la Comisión fue protagonizada, entre otros, por los generales Zarco del Valle, Manuel y José de la Concha, Mazarredo y O’Donnell, además de los brigadiers Monteverde y Luxán, tal como figura en el mencionado documento de la información parlamentaria correspondiente a las sesiones de 23 y 27 de abril de 1850. Las comparecencias dejaron clara la postura del estamento militar que no rechazaba, por razones de defensa nacional, la idea de disponer de una buena red de ferrocarriles. Algunos mostraron su recelo en relación a la construcción de nuevos pasos pirenaicos que obligarían al gobierno a “cubrir anticipadamente, por medio de plazas fuertes, las brechas que

Los directivos del Ferrocarril de Barcelona a Granollers fotografiados con la locomotora núm. 12 en la antigua Estación de Francia.

Fuente: Archivo Terminus.

estamos abriendo en esta línea natural de fortificación que debemos a la Providencia [...]", como decía el general Mazarredo en su disertación. Pero el apoyo al tren por parte del ejército, que en aquellos momentos tenía un peso específico considerable en la política española, no obedecía a razones de servicio público o de progreso económico. Simplemente habían visto que los ejércitos europeos ya utilizaban el ferrocarril como medio de aprovisionamiento y de traslado de las tropas y, por este motivo, también insistían en el esquema radial de la red, puesto que, en caso de asedio de la capital, la prioridad estratégica era abastecer Madrid y recibir refuerzos desde cualquier punto del territorio para defenderla. En cuanto a la anchura de vía, la posición más destacable es la referencia del brigadier Monteverde cuando advierte que tener la misma anchura que los franceses puede facilitar la invasión de la Península por parte de los "belicosos vecinos del norte".

Leopoldo O'Donnell, otro de los generales con proyección política, presidente del Consejo de Ministros en más de una ocasión, expresó en clara defensa del ferrocarril: "Estoy completamente de acuerdo que los caminos sirven para la defensa del país y en la conveniencia de esos caminos de hierro perpendiculares a las fronteras, así como de los que puedan establecerse paralelos a las mismas para poner en

comunicación los extremos de la línea y poder aglomerar las masas en un tiempo dado y donde convenga". Cuando habla de masas se refiere a los soldados, expresión que define muy bien el concepto estratégico de la infantería que entonces tenían los altos mandos de los ejércitos.

Una vez escuchados los militares, se retomó el turno de los expertos para fijar las líneas ferroviarias que debían priorizarse. De la lectura de las actas, destaca la opinión del ingeniero de caminos bilbaíno Constantino Ardanaz, que a los 25 años había sido el número uno de su promoción en la Escuela de Ingenieros de Caminos y, cinco años después, el 1850, alcanzaba el rango de ingeniero primero. En la Comisión sostuvo que debía diseñarse una red en función de razones económicas y que el trazado de las líneas principales debía seguir, en la medida de lo posible, los flujos de comercio existentes entre ciudades, a fin de satisfacer las necesidades reales. Y añadió otro sólido argumento: una vez adoptado el criterio tan pragmático de reproducir el esquema de las corrientes económicas con las líneas ferroviarias, éstas debían continuar hasta sus límites naturales, más allá de las fronteras estatales. Esta visión es, realmente, tan avanzada, que en plena integración de España en la Unión Europea, 130 años después, todavía no había sido plenamente asumida por determinados sectores políticos que continuaban con planteamientos autarquicos para el ferrocarril español.

Explicaba Ardanaz a la Comisión que, a pesar de acatar la concepción de un sistema radial conveniente de cara a la unidad política y administrativa del país, había que tener en cuenta otros ejes no radiales para conformar la red básica. Según su exposición la red radial constituía un factor dominante, pero no un criterio exclusivo. En consecuencia, presentó cinco líneas principales, tres de las cuales eran radiales y dos transversales. La primera sería la línea del norte, con ramales a Oporto y los principales puntos del norte y noroeste. La segunda línea sería la del sur, con ramales a Lisboa y a Málaga. La tercera línea, la del Mediterráneo, que acababa en Cartagena y con ramales a Valencia y Alicante. La cuarta, transversal, sería la del noreste desde el Pirineo de Girona hasta Zaragoza y por el valle del Ebro hasta empalmar con la del noroeste. Y finalmente la quinta línea también era transversal y enlazaba la línea del sur desde la ciudad de Albacete hasta Lisboa.

El ingeniero Constantino Ardanaz planteaba un diagnóstico del funcionamiento de una red que la hacía menos radial y más racional. Su argumento resulta plenamente vigente: Barcelona debía aproximarse a la frontera francesa, y hacia el oeste se debía conectar con Zaragoza. Su planteamiento, aparte de lógico, recogía una necesidad de la economía catalana: el flujo de cereales de la meseta y del valle del Ebro hacia Barcelona y hacia Europa. ¿Madrid? No había, apenas, comercio entre Barcelona y Madrid. Tampoco entre Madrid y Zaragoza. Esta formulación, como podemos imaginar, no fue aceptada. Dos de las voces con más peso político, la del ex ministro Oliván, que a la vez era empresario de ferrocarriles, y la del político progresista Francisco de Luxán, entonces brigadier del cuerpo de artillería, disintieron de Ardanaz respecto a la línea de Barcelona, aduciendo las razones de siempre. Estaban de acuerdo con la línea que salía de Cádiz y pasaba por Madrid,

y también en una que tenía que pasar por Zaragoza y dirigirse hacia Francia por Pamplona, Tolosa y San Sebastián para enlazar los ferrocarriles franceses que salían de París para Orleans, Burdeos y Bayona. Desde Zaragoza se aceptaba una línea que conectaría con Lleida, Barcelona y Girona para encontrarse con la francesa que procedía de Marsella y Sette, pero ésta no sería de primer orden, ya que la prioridad era la línea directa entre Madrid y París, por Valladolid e Irún. Esta polémica entorno de la jerarquización de las conexiones internacionales se reproduciría, como veremos, también a inicios del 1990, cuando se debatió sobre cual debía ser la primera línea de alta velocidad que iba a cruzar los Pirineos.

Finalmente, el plan adoptado por el presidente de la Comisión dejó toda la vertiente nororiental del país, Aragón y Cataluña, fuera de la posibilidad inmediata de una conexión ferroviaria de primer nivel. Esta marginación llevaba inherente, que las líneas de estos territorios no recibirían ninguna de las ayudas que el Estado estaba dispuesto a asumir para promover las líneas que se habían considerado vitales para España.

La parte más dramática de esta historia es que ninguna voz de la Comisión se opuso a tamaño despropósito, ni siquiera la del secretario, el barcelonés Luis María Pastor. No puedo resistir la tentación de reproducir un párrafo antológico, se trata de la definición nacional religiosa de la radialidad hecha ante la Comisión por el señor Andrés Borrego[20]: "[...] una gran cruz de ferrocarril que atraviese nuestro territorio de Norte a Sur, y de Este a Oeste" y añadía: "Cuando oía y leía que la Inglaterra, la Francia, la Alemania se esforzaban por cubrir sus territorios de una red de ferrocarriles, repetía yo sin cesar: no red, sino cruz, es lo que nosotros necesitamos, y esta cruz la considero destinada a operar nada menos que nuestra salvación económica, a la manera que la cruz mística del Calvario ha operado la regeneración de la especie humana." Más allá de esta compota espiritual ferroviaria, el hombre tenía unas ideas que resultan especialmente lesivas para Cataluña: "debemos, pues, concretar nuestro pensamiento, reconcentrar nuestra energía y dedicar todos nuestros recursos a la cruz de ferro-carriles. Este sistema además es el único que puede permitir a las Cortes y al Gobierno observar el sistema de perfecta igualdad debida a todas las provincias del reino." Borrego es el precursor de la utilización del concepto de igualdad para defender una idea de España jerarquizada entre Madrid y las provincias. Se admite un rol de primer nivel para la capital, mientras que los otros ámbitos territoriales están sujetos a un ùnico derecho que es el de estar bien comunicados con la capital.

Nadie defendió, en aquella ocasión, los intereses catalanes. Sin embargo, el ingeniero Echevarría formuló la propuesta de un ferrocarril de circunvalación de

20. Andrés Borrego era un periodista malagueño, colaborador de Riego durante su juventud, exiliado después en Francia y considerado por muchos el padre del periodismo parlamentario español. Fundó los periódicos *El Precursor*, *El Español* y *El Correo Nacional*. Próximo al Partido Moderado, luego a la Unión Liberal y finalmente canovista, fue también diputado en las Cortes en ocho legislaturas, desde 1857 hasta 1873, por las provincias de Málaga, Salamanca y Zaragoza.

Madrid que debería construirse simultáneamente con las líneas que confluían en la capital. Aunque no lo secundaron, la simple presentación de esta propuesta de interés madrileño pone de manifiesto cómo se estaba gestando una política territorial absolutamente focalizada en la capital del Estado. Cabe decir que, en plena Segunda República, el Ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, 1932, volvió a plantear la construcción esta línea de circunvalación. Madrid, como ciudad, siempre ha tenido claro su rol geopolítico y, tarde o temprano, ha conseguido los recursos para construir las infraestructuras más costosas basándose en argumentos de interés nacional que encuentran sus máximos defensores en las autoridades del Estado, sin que resulte necesario apelar a argumentos de carácter territorial: el interés de la capital es el interés del Estado.

El ministro de Fomento Seijas Lozano, promotor del proyecto de ley que originó la Comisión —que, vista desde la distancia y dejando aparte los errores monumentales de la anchura de vía y de la definición radial de la red, realizó un buen trabajo— el 29 de noviembre de ese mismo año 1850, pasó a ser ministro de Hacienda, sin poder ver aprobada su Ley, ya que las Cortes estaban suspendidas. Meses después, al cesar el gabinete de Ramón María Narváez, el 14 de enero de 1851, ocuparía la Presidencia del Gobierno Bravo Murillo, que creó, en octubre del mismo año, el Ministerio de Fomento, donde colocó a Mariano Miguel de Reinoso, con quien se iniciaría un nuevo período de la azarosa historia del ferrocarril español. Por lo que se refiere a la Comisión de ferro-carriles, dado su carácter permanente, logró incluso trascender a la suspensión de las Cortes, de manera que, en la legislatura siguiente, entre el 7 de marzo y el 2 de abril de 1851, se reunió con una nueva composición, pero con el mismo objetivo de informar el proyecto de Ley de Seijas que el nuevo ejecutivo de Bravo Murillo hizo suyo para intentar su aprobación parlamentaria, tal como consta en el libro manuscrito de actos al que nos hemos referido

10. REINOSO Y LOS ESCÁNDALOS FERROVIARIOS

El verano de 1851, el nuevo gobierno de Bravo Murillo presentó al Congreso de los Diputados un proyecto de ley para la construcción de un ferrocarril desde Aranjuez hasta Almansa, de unos 300 kilómetros, una nueva línea de una magnitud considerable que constituía la puerta de acceso hacia el levante y el sur de la Península. La particularidad era que este ferrocarril no se sacaba en concesión sino a contratación, y que debía financiarse a cargo de los fondos del Estado. El promotor de la idea fue el marqués de Salamanca. Una pretensión tan ambiciosa y singular contribuyó a caldear más, si cabe, los ánimos de las Cortes Españolas.

Esta fórmula vulneraba directamente la ley provisional de ferrocarriles de 1850, que prohibía a la Administración financiar proyecto alguno de implantación ferroviaria. Sin embargo, Salamanca tenía suficiente influencia como para forzar la Cámara a dictaminar el proyecto de ley mencionado y, por lo tanto, a modificar el corpus legal existente de forma puntual y al dictado de sus espúreos intereses. Al sustanciarse el debate parlamentario de dicha ley, el 22 de julio de 1851, y con el objetivo de paralizarla, se presentó una solicitud para que, previamente a la autorización de la línea de Almansa, se procediera a la redacción de una ley general de ferrocarriles para planificar la red en función de objetivos políticos, militares y sobre todo económicos de interés general.

La solicitud estaba firmada por el diputado por Barcelona Ángel de Villalobos. En aquellos momentos, Villalobos ejercía la dirección del Instituto Industrial de Cataluña [21], después de vivir 15 años en Inglaterra, de donde había regresado en 1845 para sumarse al proyecto de Roca y Biada de construcción del ferrocarril de Mataró. Era un hombre de mentalidad liberal que formaba parte de una clase emergente en la Europa emergente, los que viajaban, sea al continente americano sea al europeo, y difundían el progreso. Después retornaban a casa dispuestos a colaborar en el progreso económico y social de su país.

Villalobos, con un amplio despliegue de datos quiso demostrar que, el tráfico considerable que podría captar una línea ferroviaria entre Madrid, Zaragoza y Barcelona, la haría viable económicamente. Lamentaba, recordando las conclusiones de la comisión parlamentaria de 1850, la marginación sufrida desde entonces por la línea Madrid-Barcelona en aras a favorecer el ferrocarril de Madrid a Irún. El diputado quería evitar el aislamiento de Cataluña que se derivaba de aquella concepción. Utilizaba el argumento que las obras públicas estatales las pagaban los ciudadanos de todos los territorios de España, incluidos los catalanes, que a

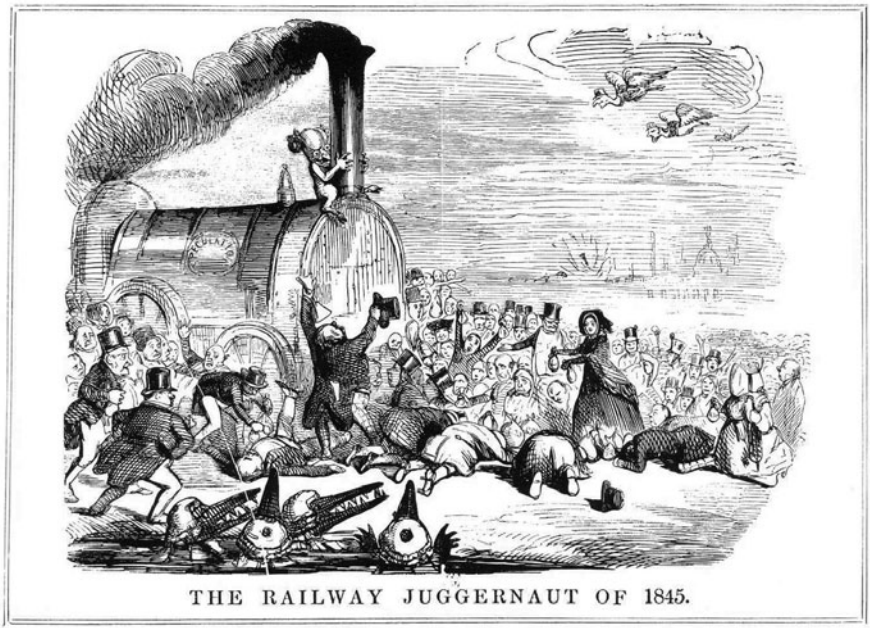
21. El Instituto Industrial de Cataluña fue fundado, entre otros, por Joan Güell y Ferrer el 23 de junio de 1848. Actuó como defensor de la burguesía industrial catalana, bajo una óptica de pais. No sólo defendió los intereses corporativos de las empresas, sino que también fomentó el arte y la cultura. Pronto sus miembros coparían la representación política en Madrid, planteando la defensa de una concepción territorial alternativa con especial énfasis en una política de infraestructuras más atenta a las consecuencias económicas de las decisiones de implementación de las grandes redes de comunicación.

cambio no recibían retorno alguno en forma de inversión o de apoyo a las concesiones. La respuesta no resultó positiva y su solicitud fue desestimada por la Cámara al igual que tampoco sería aceptada una proposición de los diputados catalanes solicitando al Ministerio de Obras Públicas la inclusión de la línea de Barcelona en el grupo de las que eran consideradas prioritarias, junto a la de Almansa. El Congreso rechazó una amplia mayoría las pretensiones tan razonables de dichos parlamentarios. Por cierto, en este debate se produjo la primera intervención en las Cortes del nuevo diputado progresista por Barcelona, Ildefonso Cerdà, en la cual puso de relieve la necesidad de reconsiderar la red básica de ferrocarriles con el objetivo de evitar la imposición de un esquema radial que consideraba poco eficiente.

La Década Moderada estuvo presidida por una gran inestabilidad, fruto de las incesantes luchas por el poder entre las distintas facciones de un partido político nada homogéneo. Fueron unos años de cambios constantes en los titulares de las carteras del Gobierno e incluso de la misma presidencia del Consejo de Ministros. El 20 de octubre de 1851, después de un verano repleto de conflictos relativos a las concesiones ferroviarias, Bravo Murillo propició un cambio en el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, que pasaría a denominarse Fomento y sería ocupado por Mariano Miguel de Reinoso, un militar de Valladolid que había ostentado el cargo de Comisario Regio de Agricultura y, como tal, tenía una preocupación primordial: favorecer el comercio de la producción cerealista de Castilla. También había participado activamente en el proyecto del ferrocarril de Alar del Rey a Santander, por lo tanto era un buen conocedor del proceso de implantación ferroviario. Reinoso, al cabo de 46 días al frente del nuevo Ministerio, envió a las Cortes el tercer proyecto de Ley General de Ferrocarriles. Mantenía la conveniencia de implicar al Estado en la financiación, por lo que era imprescindible jerarquizar las líneas, estableciendo las de primera y de segunda categoría. El esquema de Reinoso era el radial habitual, pero con una particularidad: las líneas de primera sólo iban desde Madrid hasta los centros de producción de Castilla, Aragón, Andalucía y Extremadura, o sea, hasta Valladolid, Zaragoza, Córdoba y Badajoz.

"El Gobierno declara —afirmaba el extenso preámbulo del proyecto de ley de Reinoso— que al presentar su proyecto de sistema de líneas, indica direcciones porque las tiene el movimiento mercantil y la política internacional, y nombra puntos de dirección porque la dirección no se puede determinar con un solo punto. Pero conviene repetir y entender, que el nombrar un punto de dirección, no se quiere decir que a él ha de llegar la línea, ni pasar de él, ni cortarse antes de él; así como al marcar una dirección tampoco se quiere decir que haya de pasar por puntos determinados. El proyecto no reconoce más que un punto céntrico de partida, Madrid; las líneas seguirán los rumbos que indican las corrientes de la producción y del tráfico y la política internacional."

El sistema ferroviario propugnado por Reinoso coincidía plenamente con las concesiones vigentes, aunque la mayoría de ellas no estaban ejecutando las obras ni cumplían los requisitos establecidos en el articulado. Esta situación era fruto de "una dichosa casualidad", según la exposición de motivos del proyecto de ley que



En muchos países los importantes capitales movidos por el negocio ferroviario generaron controversias ciudadanas y a menudo la prensa se hacía eco con un punto de ironía, como en esta caricatura de 1845.

Fuente: Archivo Terminus.

añadía sal a la herida diciendo: "respetándose así, como deben respetarse, los intereses creados".

¿La razón última de estas intenciones del Ministerio era favorecer a los amigos o simplemente se trataba de una bienintencionada política de fomento del ferrocarril? Pocos días después de la presentación del proyecto a las Cortes, mediante un Real Decreto, el 19 de diciembre de 1851 el Estado aprobó definitivamente la contratación al marqués de Salamanca del polémico ferrocarril de Aranjuez a Almansa. Este Decreto constituyó la primera de una serie de normas que Reinoso dictaría, a lo largo de todo el 1852 hasta su cese y que, por su discrecionalidad, contribuyeron a acrecentar el malestar de la opinión pública y de los opositores al gobierno que denunciaban la errática política ferroviaria y, a la vez, lo acusaban de malversación de fondos públicos.

Viendo que su proyecto de ley general estaba condenado al fracaso en la tramitación parlamentaria correspondiente y con la intención de dar una apariencia de legalidad a todos sus decretos, Reinoso impulsó la aprobación de la Real Orden de 8 de agosto en la que se autorizaba al Gobierno a favorecer "más marcadamente"

las líneas prioritarias que podrían ser contratadas directamente por el Estado. Esta disposición reincidía en el incumplimiento de la Ley vigente de 1850 constituyendo un paso más en la inseguridad jurídica del ferrocarril español.

Eran tiempos duros para el gobierno de Bravo Murillo, un presidente que a lo largo de 1851 disolvió tres veces las Cortes. El año siguiente, su intento de reforma constitucional que representaba un claro retroceso en el campo de las libertades políticas acabó con su mandato y abrió un periodo de cortos e inestables gobiernos que abonarían el terreno para el retorno del General Espartero.

La cartera de Fomento era difícil de cubrir a consecuencia de unos escándalos ferroviarios que propiciaron, incluso, que desde el ejecutivo se solicitara la intervención del Consejo Real, al que se encomendaría la revisión de los expedientes de concesión de ferrocarriles y, sobre todo, de las multiples prórrogas generosamente otorgadas, a pesar de los reiterados incumplimientos de las obligaciones de los concesionarios. El 21 de junio de 1853 tomó posesión del cargo de ministro de Fomento, Claudio Moyano, un personaje que pasaría a la historia por la aprobación, en 1856, de la Ley de Enseñanza que lleva su nombre y que ha regido la formación en las aulas españolas durante más de un siglo. Moyano, en consonancia con el dictamen del Consejo Real, buscó una fórmula de arbitraje para proporcionar garantías y seguridad a los inversores y para tratar de corregir los errores cometidos hasta el momento.

Sus conclusiones figuran en un informe detallado y exhaustivo presentado ante el Consejo de Ministros, en el que, tras analizar todas y cada una de las concesiones vigentes, con una velada alusión a las corruptelas en las que podían haber participado determinados empresarios vinculados a altas instancias de la Corte, proponía una serie de drásticas actuaciones, entre las que destacaba la abolición de la R.O. de 8 de agosto de 1852. La intervención de Moyano fue editada el año siguiente. Vale la pena reproducir uno de los primeros párrafos:

> "Las pasiones políticas, siempre dispuestas a interpretar los actos de la administración, y a traslucir en ellos las tendencias del poder, los tristes y dolorosos ejemplos ofrecidos más de una vez por el agio y los manejos reprobados de los especuladores, aquel temeroso recelo producido por el abuso del espíritu de asociación y de empresa que, alarmando la proverbial honradez castellana, cuenta con escándalo la inmoralidad entre los amargos frutos de treinta años de guerras domésticas y extrañas, imponen al Gobierno el deber de acallar estos rumores, y de calmar, no solo con la imparcialidad y la justicia de sus actos, sino con la severidad de sus principios [...]."

Cuatro días después de haber presentado su informe, el Ministro Moyano presentó la dimisión.

El cuarto proyecto de ley general de ferrocarriles, lo propusó el sucesor de Moyano en el Ministerio de Fomento: Agustín Esteban Collantes. Éste había aprendido bien la lección de no hurgar en el asunto de la ordenación de las concesiones y actuó en consecuencia. Su texto tomaba como base los trabajos de la Comisión

del Congreso de 1850. Añadía, a las cuatro líneas de interés general, dos nuevas: una de Madrid a Barcelona por Zaragoza y otra de Madrid a Vigo. Se consolidaba el esquema radial, una vez más. Este proyecto de ley, de noviembre de 1853, decayó como consecuencia de una curiosa batalla competencial entre el Congreso y el Senado: en esta cámara se encontraba pendiente de discusión una proposición sobre ferrocarriles que había que resolver previamente al proyecto de ley, según se establecía en la reglamentación parlamentaria. Al no aceptar esta prioridad, el Gobierno se enfrentó al Senado, que, tras un agotador debate de siete días de duración, derrotó las posiciones gubernamentales, con la consecuencia de la clausura de las Cortes. Con este incidente llegaba a su fin en 1854, la Década Moderada, sin haberse conseguido la efectiva implantación del ferrocarril en España.

La herencia del período lo constituía un buen número de concesiones, buena parte de las cuales no estaban ni operativas, ni siquiera en construcción, pero que no serían revocadas por los gobiernos del Bienio Progresista, tal como recogió la memoria de 1856 de la Dirección General de Obras Públicas, que relatava las concesiones subsistentes en función del corpus legal vigente. Eran éstas:

1º. Sin subvención del Estado: las de Barcelona a Mataró, Barcelona a Granollers, Barcelona a Martorell, Mataró a Arenys de Mar, Tarragona a Reus y Sevilla a Córdoba.
2º. Con la garantía de un interés mínimo: Grado de Valencia a Xàtiva y Alar a Santander por 60.000.000 reales.
3º. Con subsidio directo: Madrid a Almansa, Almansa a Xàtiva, Almansa a Alicante, Barcelona a Zaragoza, Jerez a Matagorda, Alar a Santander y Langreo a Gijón y a Oviedo.

Se constata como la mayoría de líneas no subvencionadas eran las catalanas. El malestar que esto provocaba en la sociedad catalana era evidente. Los representantes políticos y económicos de Cataluña lo denunciaban reiteradamente ante las instituciones estatales. Por ejemplo, en la tramitación parlamentaria de la ley de 1855, se presentaron a las Cortes cinco escritos mostrando su disconformidad con las disposiciones del proyecto.

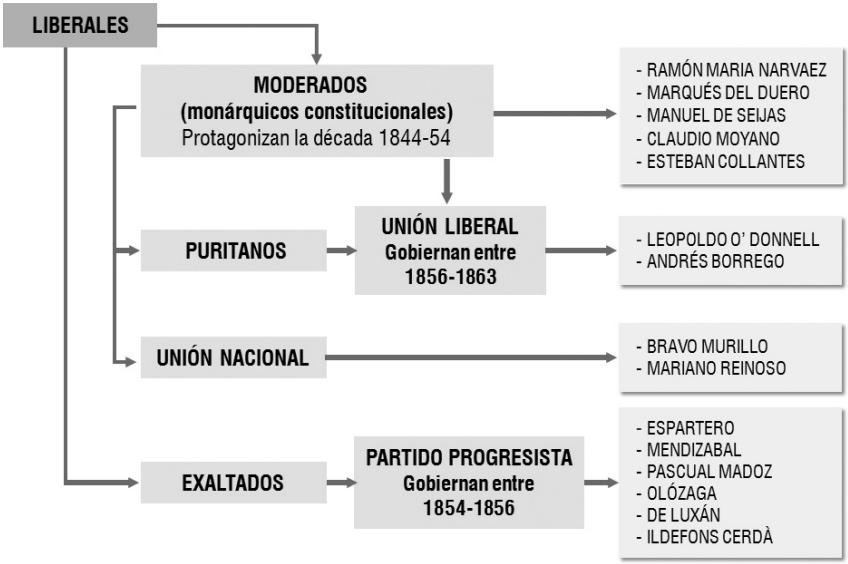
De estos escritos, tres procedían de Cataluña y un cuarto estaba directamente inspirado por los catalanes. La Diputación de Barcelona, el gerente de la línea Barcelona-Zaragoza y la Junta de Gobierno del ferrocarril de Barcelona a Granollers eran los alegantes. Esta última empresa explica que:

> "[...] ha dirigido todos sus esfuerzos a llevar el camino hasta Girona, primer paso que ha de conducir a la realización del grande empalme con el ferrocarril del mediodía en Francia y por consecuencia la unión de España con las demás naciones, origen de incalculable prosperidad para nuestra patria [...]. Sin dicha prolongación permanecerán estériles nuestras fertilísimas comarcas, serían impotentes los esfuerzos de nuestros industriales, el comercio aspirará en vano a la vida que necesita, y aislada la nación como hasta ahora, habría de ver inmóvil e impasible a las demás adelantar en el camino de la civilización y el bienestar."

Este texto constituye una auténtica premonición de lo que ha supuesto, por desgracia, la falta de conexión con Europa, y los graves efectos que ha provocado en la economía catalana y española.

El escrito pretendía que la línea no fuera excluida de las de interés general, tal como hacía el nuevo proyecto de ley. "Los exponentes, pués, no dudan de que las Cortes Constituyentes se penetrarán de esta necesidad, y que por ella y en atención al gran porvenir que ofrece para el país la realización de la vía que nos ha de unir con el vecino Imperio, se dignarán declararlo de primer orden y concederle las subvenciones de que gocen las líneas de igual clase [...]" Estas demandas tuvieron cierto eco, ya que en el texto definitivo de la ley aparecía solamente la definición del esquema radial, como aquel formado por las líneas que deberían ir desde Madrid al litoral y a las fronteras, sin explicitar cuáles eran, concretamente, estas líneas y, en consecuencia, sin excluir la conexión catalana con Francia. En cuanto a la subvención, no llegaría hasta mucho después, en 1870, cuando, gracias a dos relevantes políticos catalanes, Víctor Balaguer y el general Prim, se consiguió una ayuda del 45% del presupuesto correspondiente al tramo de Girona a Portbou, que resultó providencial para acometer el tramo hasta la frontera.

11. EL IMPULSO DEFINITIVO



Evolución de los partidos políticos liberales durante el período isabelino.

Como se deduce a partir de lo relatado en los últimos capítulos, fue en aquellos años cruciales de la década de los cincuenta cuando se configuraron, por activa y pasiva, las políticas que definirían el desarrollo del ferrocarril en el Estado español. Había dos visiones ciertamente antagónicas: una, defendida por el partido moderado y la otra, por el progresista. Consciente del atraso español en los transportes, el primero era partidario de facilitar cualquier concesión de línea ferroviaria solicitada por la iniciativa privada con la única limitación de garantizar mínimamente la solvencia. En cambio, los progresistas proponían la formulación previa de un plan general de ferrocarriles para planificar la red básica y así, garantizar un aprovechamiento más eficaz de los escasos recursos financieros disponibles.

No hace falta ser muy perspicaz para concluir que la política ferroviaria de los gobiernos españoles entre 1830 y 1854 fue un sinfín de despropósitos y fracasó en el objetivo de desarrollar una red mínimamente extensa. A partir de 1855 se produciría una gran aceleración en el ritmo de construcción del ferrocarril. El hecho de que, subitamente se instalaran tantos kilómetros de vía no es casual. La estrategia del gobierno progresista, que contemplaba entre sus máximas prioridades la necesidad y la urgencia de extender la red ferroviaria, implicó un compromiso firme por parte del Estado. Las medidas generales y sectoriales adoptadas consiguieron atraer el capital exterior que se movilizó de forma masiva en los proyectos

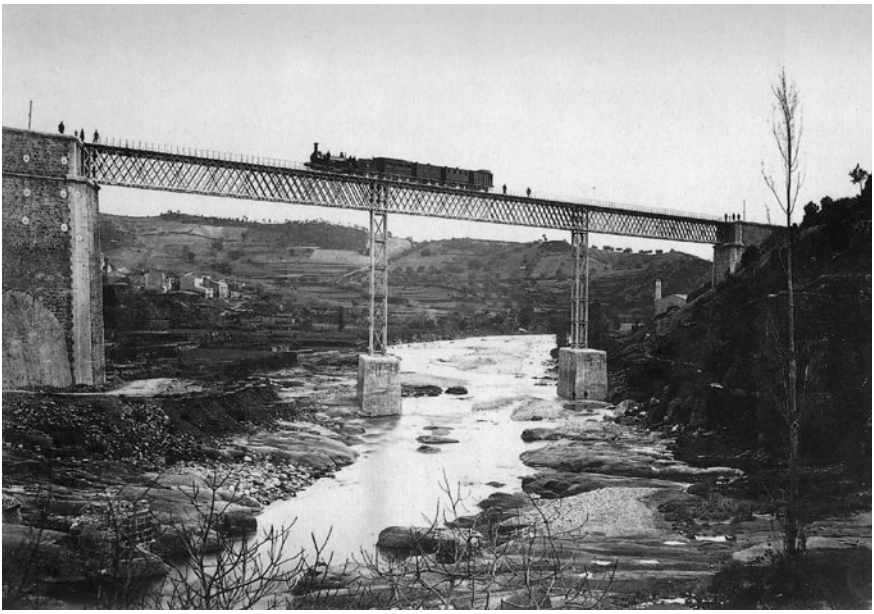
ferroviarios españoles [22]. Con la financiación asegurada, la maduración de los proyectos existentes posibilitó, por fin, la gran eclosión del tren en la Península.

La ley de 1855 contribuyó sobre todo a garantizar la seguridad jurídica. En este sentido cabe mencionar tanto la adopción de la subasta como procedimiento para otorgar las concesiones como la exigencia de una ley especial para cada una de ellas. Y, además, explicitó los mecanismos de apoyo económico: por una parte, las subvenciones en forma de ejecución de las obras a cargo de la Administración, de subsidio parcial al capital invertido o de garantía de los tipos de interés y, por otra parte, las franquicias arancelarias, en virtud de las cuales el Estado se comprometía a devolver a los concesionarios las cantidades pagadas en concepto de derechos de importación del material de construcción y explotación de las líneas. Estas ventajas arancelarias suponían la constatación de que en España no existía infraestructura industrial para fabricar ni los raíles ni el material móvil, pero a la vez reflejaban la falta absoluta de política de apoyo a la economía productiva por parte de los gobiernos estatales. Priorizar la rápida implantación del ferrocarril comportó primar las importaciones, lo cual afectaría muy negativamente directamente a la escasa e incipiente industria existente en el Estado español. Por este motivo, una de las cinco instancias dirigidas a las Cortes que habíamos visto en el capítulo anterior, la de los fabricantes de material siderúrgico fue rubricada con la firma de los directivos de la mayoría de industrias del sector existentes en Cataluña y en las regiones del norte de la Península.

El 15 de enero de 1855, cuando se dio a conocer el texto del Proyecto de Ley Luxán, manifestaban sin tapujos su preocupación: "El proyecto de ley sobre ferrocarriles presentado a las Cortes Constituyentes por el Excmo. Sr. Ministro de Fomento, el 23 de noviembre pasado, arruinaría por completo y prontamente la industria ferrera sino fuese radicalmente modificado en su artículo 16 párrafo 9º [...]" El lenguaje empleado por los industriales es duro, y seguramente premonitorio del abandono de la industria española por parte de un gobierno con la clara obsesión por construir un sistema ferroviario a cualquier precio: "Quiza en esto pretenda el Gobierno Español el don de las excepciones. La Inglaterra primero, la Francia y la Bélgica después, todas estas naciones y otras han dotado a porfía a su respectiva industria ferrera de leyes protectoras de estímulos de todo género... ¿Y es esto lo que ha hecho el gobierno español? Precisa y desgraciadamente todo lo contrario... La preocupación y la crasa ignorancia de los gobiernos hija del poco estudio y mucho desdén con que han mirado las industrias indígenas, han buscado un pretexto para cohonestar su enorme injusticia en el atraso de la fabricación."

El año 1855 representó un gran salto adelante: se instalaron en un solo año 140 km de vía, una longitud similar a la que se había construido en los 10 años anteriores. En 1860 se terminaron 746 km cifra récord que fue igualada de nuevo en 1865. El ritmo de crecimiento era espectacular: en 1876 la red de ferrocarriles en

22. Así lo refiere Antonio Gómez Mendoza en "Práxedes Mateo Sagasta y la cuestión ferroviaria", en "Sagasta y el liberalismo español" Madrid: Fundación BBVA, 2000.



Viaducto de la Plana-Picamoixons de celosía metálica, en la línea de Reus a Lleida. Foto: Martínez Sánchez, 1867.

España era ya superior a los 6.000 km. De todos modos, las irregularidades en las concesiones no se erradicarían con la ley, tal como lo ponen de manifiesto sendas memorias de 1867 y 1869 sobre el Plan General de Ferrocarriles y sobre el Establecimiento de Ferrocarriles Secundarios que, según Moreno Fernández, relatan "los numerosos casos en los que, por iniciativa de las Cortes se ha resuelto, por ley especial, la ejecución de un ferrocarril e incluso se le ha reconocido una subvención antes de hacer el estudio del proyecto y por lo tanto antes de conocerse sus condiciones de rentabilidad." [23]

Como hemos visto, para financiar una inversión tan sustancial y teniendo en cuenta la crónica debilidad de la hacienda pública española, fue necesario captar la gran mayoría de los recursos en el sector privado, bien con capitales procedentes del extranjero, bien a través de la captación del ahorro interior. En una España donde el sector crediticio era extremadamente débil y el ahorro popular escaso, la mayoría de los flujos disponibles se dirigirían, durante aquellos años, a la inversión ferroviaria. Hasta tal punto que, según ha calculado Gabriel Tortella, en 1866, las inversiones en la industria eran ocho veces inferiores a las del ferrocarril. El dilema estriba en saber hasta qué punto este ingente capital, si no se hubiera destinado a

23. Moreno Fernández, J. "El ancho de vía en los ferrocarriles españoles". Madrid: Toral Technical Trade, 1996.

la construcción de la red ferroviaria, habría podido contribuir en mayor medida a la modernización de la economía española[24]. El director de MZA, Eduard Maristany, comparó a principios del siglo XX, los trenes europeos y los americanos. A su juicio, existía una clara tendencia sobreinversora en las infraestructuras del viejo continente, mucho más acusada en un territorio orograficamente torturado como era la mayor parte de la Península Ibérica.

Entre los historiadores hay consenso en que la falta de desarrollo en la economía española del siglo XIX tiene como una de las razones primordiales la inexistencia, en España, de un sistema bancario como el inglés o como el francés. Pero, en aquellos años la banca española experimentó un acelerado proceso de crecimiento de la mano de financieros franceses. Un testigo destacado de la época, el embajador de Francia en Madrid, escribió, en 1856: "las mentalidades españolas se han visto impresionadas por la ayuda generosa que el capital y el talento francés han dado a la industria nacional". Dado es un decir. La banca francesa consiguió réditos muy notables de sus inversiones en España. No sólo réditos económicos, sino también de ascendencia pública, ya que varios banqueros como Péreire, Weisweiller (representando a los Rothschild) y Prost participaron activamte en la redacción de la legislación bancaria española de 1856. Y como consecuencia de ello, se fundaron los tres grandes bancos franceses en España: el Crédito Mobiliario Español (Pereire), la Sociedad Española Mercantil e Industrial (Rothschild) y la Compañía General de Crédito Español (Prost y Guilhou). Aunque diez años después la crisis comportaría la desaparición de las dos últimas, la presencia francesa perduró. Tanto Pereire, a través del Crédito Mobiliario, como los Rothschild se convirtieron en actores principales del sistema financiero español y en protagonistas destacados de nuestro ferrocarril: la presencia de estos banqueros en las compañías ferroviarias españolas se tradujo en unos consejos de administración ocupados mayoritariamente, hasta bien entrado el siglo XX, por franceses y con sede en París.

En Cataluña, las cosas fueron, al principio, algo diferentes. De entrada porque los capitales empleados para desarrollar las líneas ferroviarias surgieron, casi siempre, de las instituciones crediticias barcelonesas, así como de la misma Bolsa de Valores de la capital catalana. El mecanismo era siempre el mismo: iniciativas surgidas de sectores empresariales de Barcelona, Reus o, más tarde, de Vilanova y la Geltrú, que conseguían financiación a través de las mencionadas instituciones. De hecho, esta desviación de fondos hacia el ferrocarril, restó capacidad de inversión en la industria catalana, pero en cambio permitió que, ya en 1865, existiera una apreciable red ferroviaria: desde Barcelona se podía ir en tren hasta Girona por la costa y por el interior, a Lleida y a Zaragoza, por Sabadell y Manresa, y a Tarragona, por Vilafranca; desde Tarragona, por Reus, se llegaba a Vimbodí, camino de Lleida y a la Aldea, camino de Tortosa y Valencia. Y desde esta ciudad la línea arribaba al territorio catalán en Ulldecona.

24. Según Gómez Mendoza en *op. cit.*, hay división entre los historiadores económicos en relación a esta cuestión.

Entre los personajes que hicieron posible esta expansión del ferrocarril en Cataluña, destaca Manuel Girona Agrafel, un hombre muy activo en todas las vertientes de la vida: empresario, banquero (a los 27 años fundó el Banco de Barcelona), político destacado tanto en Barcelona, ciudad de la que fue alcalde, presidente de la Cámara de Comercio y del Ateneo, como en Madrid, donde ocupó escaño en el Congreso y el Senado en varias legislaturas; filántropo y protector de la cultura, participó decisivamente en la construcción del Liceo, en la finalización de la catedral de Barcelona o en la organización de la Exposición Universal de 1888. Fue el promotor de la línea de Granollers y, sobre todo, de la de Barcelona a Zaragoza, empresa a la que dedicó unos extraordinarios esfuerzos que hicieron posible la acelerada construcción de sus 350 km que entraron en servicio en 1861. Además, fue el artífice de la implantación de la industria ferroviaria catalana: Material para Ferrocarriles y Construcciones, SA es fruto de su extraordinario talento creativo.

12. A FRANCIA POR PORTBOU, 14 AÑOS DESPUÉS DE IRÚN

La expansión del ferrocarril en Cataluña y en España sufriría una interrupción a partir de la grave crisis financiera de 1866 y de la inestabilidad política que provocó el exilio de la reina Isabel[25]. El parón continuó durante todo el Sexenio Democrático (del 1868 al 1874) hasta la restauración borbónica.

A partir de la Ley General Ferroviaria de 1877, comenzó una nueva etapa de crecimiento de la red ferroviaria española que se prolongaría hasta 1896, aunque sin alcanzar el elevado ritmo constructivo que había permitido superar la cifra anual de 750 km. de nuevas líneas durante tres años del primer quinquenio de los sesenta. En Cataluña, la red principal se culminó entre el 1876 y el 1884, con excepción de la línea de Reus a Caspe, que lo haría a inicios de los 90. En aquellos momentos, la extensión de las líneas respondía a unos parámetros diferentes, ya que se produjo un progresivo proceso de concentración de las concesiones en unas compañías cada vez mayores, que fueron las protagonistas de la historia del ferrocarril español hasta que en el año 1941 se nacionalizaron trenes y vías a través de la creación de RENFE.

Dos compañías ferroviarias se distinguían del resto por llevar a cabo una política agresiva de compra y de anexión de todas aquellas concesiones que se encontraban en dificultades financieras, habían caducado o no se habían desarrollado. Se trataba de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante y de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Las famosas siglas de la primera, MZA, corresponden a la sociedad constituida en 1856 por la familia Rothschild, la sociedad de crédito francesa Grand Central y el marqués de Salamanca. La otra compañía, la del Norte, también tenía un claro predominio de los franceses en su capital, a través del Crédito Mobiliario, en manos de los hermanos Pereire.

En Cataluña, la red se desarrolló en torno a dos polos. Por un lado, la compañía del Norte, que acabaría siendo propietaria de la línea de Barcelona a Lleida por Manresa, de la de Lleida a Tarragona, de la de esta ciudad a Valencia, y de la de Barcelona a Sant Joan de las Abadeses y a la cuenca minera de Ogassa. Y la otra es la que podríamos calificar como de genuinamente catalana, la Compañia de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y a Francia (TBF). Se formó a partir de un proceso de fusión de varias compañías. La línea de Barcelona a Mataró, en servicio desde 1848, se prolongó hacia el norte. Pero la construcción del tramo hasta Arenys de Mar resultó muy complicada debido a la controversia con los pescadores y con la población del barrio marítimo de Mataró que se oponían al trazado por la franja

25. En este periodo de seis años, la inestabilidad institucional, política y social en España fue de tal magnitud que se vivió la Revolución Gloriosa de 1868, con el consiguiente destronamiento de Isabel II, el efímero reinado de Amadeo I, la proclamación de la no menos efímera Primera República; mientras tanto se afrontaban dos guerras, una interna con la cuarta confrontación carlista, y otra en Cuba donde se luchaba contra los promotores de la independencia de la isla. En estos seis años España tuvo dieciseis gobiernos.

costera de la ciudad. No fue hasta el 10 de enero de 1857 cuando se alcanzaría Arenys. Seguidamente prosiguió su extensión hasta el empalme de Massanet-Massanes, donde el tren llegó el primer día de agosto de 1861, un año después de que lo hiciera la línea de Granollers.

La carrera hacia el norte, protagonizada por las compañías de las dos líneas, fue el desencadenante de su fusión el 1 de enero de ese mismo año 1861. Se creó la Compañía de los Caminos de Hierro de Barcelona a Girona. Tenía una clara vocación, lograr la conexión fronteriza, tal como proclamaba el directivo de la compañía, Antoni Brusi, en su discurso inaugural el dia de la puesta en servicio del mencionado empalme de Massanet: "[...] Mientras Viena se verá unida directamente con París dentro del plazo de un año, mientras la locomotora recorrerá dentro de dos años la distancia entre San Petersburgo y la capital de Francia, fuera una mengua para nosotros la interrupción de rápidas comunicaciones con la frontera francesa." En marzo de 1862, la ciudad de Girona disponía ya de servicio ferroviario. La compañía estaba en disposición de solicitar la concesión para continuar hasta Figueres. La obtuvo, con el número 216, en 1863 y al ser el objetivo empresarial la conexión con Francia, la concesión correspondiente le sería otorgada el año siguiente. Con estas adjudicaciones en la mano, la compañía debía concentrarse en la búsqueda de financiación. Sin embargo, se acercaban tiempos difíciles para conseguir recursos económicos. El proyecto se paralizó mientras, en el extremo occidental de los Pirineos, el día de la Asunción de 1864, el primer enlace internacional entre Francia y España entraba en servicio. Ya se podía viajar en ferrocarril desde Madrid a París, eso sí, con el inevitable transbordo en Irún, consecuencia del diferente ancho de vía. En cualquier caso, los designios de los próceres de la Comisión Olózaga se cumplieron: la prioridad era Madrid-París.

Ya hemos explicado que hasta aquellos momentos practicamente ninguna de las concesiones ferroviarias catalanas había disfrutado del apoyo económico por parte del Estado. La crisis ferroviaria y financiera de 1866 iba a modificar también esta cuestión. Para dar respuesta a la situación de quiebra de muchas compañías, se aprobó una ley, el 2 de julio de 1870, que establecía medidas para reanudar la construcción de las líneas paralizadas por falta de recursos económicos. El proyecto de ley fue ampliamente debatido por las Cortes y finalmente se aprobó con la introducción de una disposición adicional, fruto de la presión de los diputados catalanes. Autorizaba el Gobierno, atendiendo a las circunstancias especiales que concurrían en la línea internacional de Girona a Francia y a las dificultades orográficas extraordinarias del trayecto, a otorgar a la Compañía concesionaria una subvención del 45% de su presupuesto.

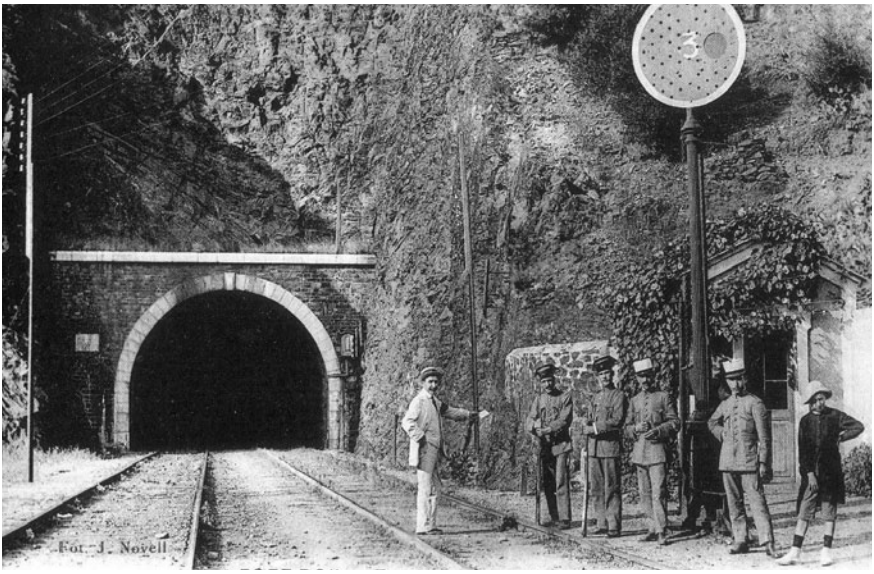
A pesar de esta ayuda, no se consiguió reiniciar la construcción de la línea hacia Portbou, e incluso la compañía se planteó solicitar la rescisión de la concesión de la sección de Girona a la frontera, al evaluar las escasas posibilidades de rentabilizar su explotación. Era el año 1871, cuando esta posibilidad llegó a oidos de la Compañía de los "Chemins de Fer du Midi", con la que debía conectarse en la frontera. La sociedad del Crédit Mobilier vinculada a la esta compañía ferroviaria

francesa vió peligrar su inversión en la vertiente septentrional de los Pirineos. Para posibilitar la operación, llegó a un acuerdo con la compañía catalana para que le transfiriera la concesión. Sin embargo era preciso que el Gobierno español aceptara la transferencia y que confirmara la subvención que había concedido. Fueron unos trámites largos y complejos que se prolongarían durante muchos meses. Finalmente, en 1873, después de una tormentosa discusión parlamentaria, se dió el plácet a una ley de dos artículos que extendía la ayuda a la "Personalidad" que se hiciera cargo de las obras. Esta ley fue aprobada el día 22 de marzo, justamente unos minutos antes de que la Cámara aboliera la esclavitud en la isla española de Puerto Rico. El boletín oficial de las Cortes relata que, tras este histórico acuerdo abolicionista, los señores diputados prorrumpieron en entusiasta griterío: "Viva España, Viva la República y Viva la Asamblea Nacional". Y es que, en aquella época, las Cortes habían adoptado la denominación republicana y afrancesada de asamblea nacional.

Las vicisitudes legales no terminarían hasta el mes de febrero de 1875, cuando se produjo finalmente la emisión de una Real Orden aprobando la transferencia de la concesión a la sociedad Crédit Mobilier. Todo parecía resuelto, pero a última hora unas disputas internas provocaron un nuevo abandono del proyecto.

Apareció entonces un personaje clave, Claudio Planàs. Su padre, Francisco Planàs y Molist, había sido uno de los principales impulsores de la Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Martorell y Barcelona. Fue la visión integradora de Claudio Planàs la que consiguió unificar varias explotaciones catalanas de ferrocarriles en una sola red que inmediatamente fue codiciada por las grandes compañías españolas. Había vivido la grave crisis en el seno de la compañía de Barcelona a Martorell y Tarragona, de la que asumió la dirección a partir de 1872. Tenía, pues, una gran experiencia en el complejo mundo de la financiación del ferrocarril.

Claudio Planàs conseguió desbloquear la situación mediante la fusión de su compañía —la de Barcelona a Martorell y Tarragona— con la de los Ferrocarriles de Barcelona a Francia por Figueras, que se escrituraría el 10 de diciembre de 1875. Se acababa de fundar la Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y a Francia que, dos días después, se hizo cargo de los trabajos de prolongación hacia el norte. Bajo la dirección de Planàs, las obras se ejecutaron con precisión y rapidez, a pesar de toda suerte de obstáculos geográficos: los ríos Onyar, Ter, Fluvià y Muga, y especialmente el tramo de la Sierra de la Albera, entre Vilajuïga y Portbou, donde hubo construir diversos viaductos y túneles, así como una gran explanada para ubicar la estación internacional. El 28 de octubre de 1877 se alcanzó la capital ampurdanesa y tres meses después, el 20 de enero de 1878, la frontera francesa, estableciendo el segundo enlace de la Península con el continente europeo. Cataluña por fin estaba conectada con el resto de Europa, eso sí, 14 años después del empalme de las redes hispano-francesas en Irún. Fueron meses de una intensa exaltación europeísta por parte de los políticos y de los diarios catalanes. Se acuñó aquella expresión de "por fin somos europeos" pronunciada tantas veces entre la euforia y la nostalgia.



En la Estación de Portbou, los gendarmes y la Guardia Civil dan fe del papel 'transfronterizo' de la instalación.

Fuente: Archivo Carles Salmeron

Otro proyecto al que Planàs se dedicó en cuerpo y alma fue al enlace, en la ciudad de Barcelona, de las líneas de Tarragona y de Girona. Después de vencer, nuevamente, todo tipo de dificultades, logró que el 20 de octubre de 1882 entrara en servicio comercial el ramal de conexión que transcurría por la zanja de la calle Aragón. Conocer esta historia también vale la pena. El proyecto resultó muy polémico: la vía de enlace entre dichas líneas debía cruzar el ensanche a nivel por las calles Aragón y Marina, conectando las estaciones de Francia y de Sants. Ante una afectación tan importante en el ámbito donde se estaba experimentando la expansión urbana de Barcelona, su Consistorio planteó una dura oposición. La ciudadanía también estaba en desacuerdo: el 15 de noviembre de 1876 los vecinos afectados se reunieron para formalizar una protesta ante el Consistorio. A pesar de todo, la compañía TBF continuó defendiendo su plan de atravesar la ciudad. La resolución de la controversia correspondía al Gobierno del Estado, que, después de un estudio detallado de la propuesta, autorizó el proyecto en la Real Orden de 16 de agosto de 1877.

La Corporación Municipal reunida el 13 de noviembre de 1877 manifestó su total rechazo al enlace con los argumentos que el paso de convoyes por la calle podía representar un peligro para la ciudadanía y también que el paso de aquellos monstruos de hierro constituía una agresión contra el ornato de la urbe. Pocos meses después, el 5 de febrero 1878, el Ayuntamiento de Barcelona interponía un

recurso contra la resolución gubernamental. El resultado de la presión ciudadana y municipal fue que, a pesar de disponer de la autorización, la empresa no se atrevió iniciar las obras.

La solución llegaría dos años después gracias a una comisión *ad hoc* nombrada por el Ministerio de Fomento. Tenía como presidente a José Echegaray, personaje polifacético hasta el extremo de ser una de las figuras matemáticas capitales del siglo XIX en España y, a parte de un reputado ingeniero, un famoso dramaturgo. Era tan bueno que ganó el premio Nobel de literatura de 1904, *ex aequo* con Frederic Mistral, el gran poeta provenzal. Echegaray, con la colaboración de los ingenieros Pío Gullón y Eusebio Page, decidió respetar el trazado en planta de la compañía, por las calles mencionadas, pero obligando a bajar el nivel de las vías que se construirían en una zanja a cielo abierto. A todo el mundo le pareció una solución muy acertada. Tengo la impresión de que Ildefons Cerdá les debió inspirar, puesto que dicho trazado coincidía con una de las propuestas de su segundo proyecto de Ensanche de Barcelona, en el que diseñaba un ambicioso plan de enlaces ferroviarios que discurrían bajo rasante por las calles paralelas al mar. El tiempo ha certificado el acierto de la conexión de la calle Aragón, y más aún en 1961, cuando se cubrieron las vías a raíz de la electrificación de la línea.

En 1882 circuló por esta "vía de enlace" el primer tren de mercancías que procedía de Portbou, con su carga transbordada de un convoy francés. Su destino era Tarragona y Valencia. Con toda certeza podemos calificarlo como la entrada en servicio del corredor ferroviario del Mediterraneo. Las controversias en este enlace se prolongarían hasta 1902, cuando la inauguración del apeadero del paseo de Gracia puso el punto y final a uno de los debates más intensos de la historia del ferrocarril en la capital catalana. La propuesta de Cerdá en el marco de su avanzado proyecto urbanístico había triunfado plenamente.

Sigamos con la historia de la Compañía TBF. Hacia el final de la década de los setenta, se suscitó una cuestión novedosa: el tema de los "directos". Se trataba de construir líneas ferroviarias para unir las grandes ciudades por el itinerario más recto sin los rodeos de las líneas existentes. Con este objetivo se creó la Compañía de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona, que se interesó en estos trayectos en competencia con la línea existente de Barcelona a la capital aragonesa por Manresa y Lleida.

Francesc Gumà Ferrán, un indiano de Vilanova i la Geltrú, el 12 de enero de 1877 obtuvo la concesión de la línea de Valls a Barcelona pasando por su ciudad que entró en servicio en 1881. De esta manera se completó el "8" ferroviario catalán, con sendas líneas en la costa y en el interior para viajar hacia Girona y hacia Tarragona. Gumà se dedicó entonces al proyecto de los "directos" con el objetivo de conseguir una concesión por el recorrido siguiente: de Madrid a Molina de Aragón, Calamocha, Montalbán, Caspe y de esta histórica villa aragonesa hasta Mora, Reus y Roda de Bará, donde se conectaría con el ferrocarril de Valls. Evidentemente este camino evitaría el paso por Zaragoza y acortaía muchos kilómetros el trazado entre

las dos capitales. Cabe explicar que en aquellos años TBF tenía la concesión entre Barcelona y Tarragona por Vilafranca y Sant Vicenç de Calders. Desde Tarragona, por Reus, Plana de Picamoixons y Montblanc, se llegaba a Lleida en los trenes de la compañía de Lleida a Tarragona y Reus, que en 1885 sería absorbida por la del Norte. El trayecto de Lleida a Zaragoza también era propiedad de esta compañía desde 1878, al igual que el resto de la línea Barcelona-Lleida por Manresa, construida por iniciativa de Manuel Girona. Para ir a Madrid, la competencia entre compañías era feroz, y ya se comprende que un nuevo itinerario que mejorara las prestaciones era una cuestión muy codiciada.

La compañía del directo, filial de la del Ferrocarril de Valls a Vilanova y Barcelona (VVB), fue sobrepasada por la magnitud del proyecto, quebró y en 1886 fue absorbida por TBF, que habiendo completado su red catalana, se apresuró a invertir toda la atención y todos los recursos en la construcción de la línea de Reus a Zaragoza por Mora d'Ebre y Caspe. Se sustituía, en cierta manera, el ambicioso proyecto de un directo Barcelona-Madrid por un nuevo itinerario con un vértice en la capital aragonesa. Lamentablemente, la coincidencia del sobreesfuerzo inversor que comportó la construcción de esta línea, con la nueva crisis de la economía española del 1892, contribuyó a la quiebra de la compañía. Vamos a verlo en el capítulo siguiente, en el que nos referiremos a otra gran personalidad de los ferrocarriles, Eduard Maristany Gibert, nieto de Manuel Gibert, que había sido presidente de la Cía. del FC de Mataró. Antes, hay que insistir en la figura de Claudio Planàs como una de los hombres insignes con que ha contado Cataluña en el desarrollo del ferrocarril. Íntegro, discreto y generoso, cedió terrenos de la compañía de ferrocarriles al consistorio de Portbou para construir el cementerio municipal y participó en la construcción de la iglesia neogótica de la villa, promovió la gratuidad del pasaje para los pobres y enfermos. Bajo una ejemplar óptica emprendedora e innovadora, Planàs no cejó en el empeño de explorar nuevas posibilidades para ampliar el campo de acción de la compañía. Acaso esto resulta natural para todo buen hombre de negocios. Planàs sobresale de la normalidad cuando entiende que su trabajo debe trascender a través del tiempo, y para ello dispone de la persona adecuada, Eduard Maristany a quién encomienda el futuro de la compañía. A pesar de su carácter reservado y su voluntad de rehuir todo protagonismo, podemos considerar a Claudio Planàs como uno de los prohombres de nuestro ferrocarril.

13. EDUARD MARISTANY LIDERA EL SECTOR FERROVIARIO

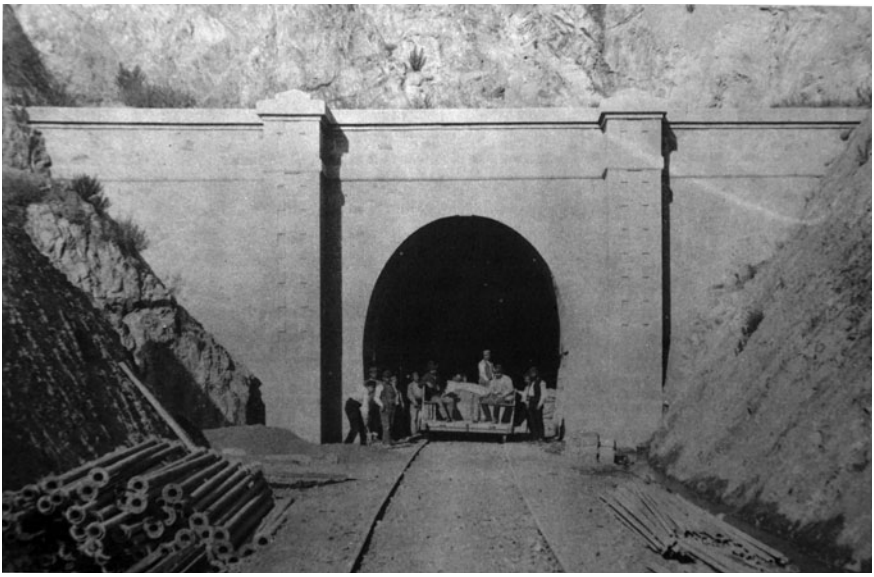
Eduard Maristany nació en el seno de una familia acomodada el día de San Esteban de 1855. A los 17 años se licenció en Ciencias mientras preparaba el ingreso en la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid. Este título lo obtuvo en 1881, incorporandose inmediatamente a la sede barcelonesa de la División de Ferrocarriles, organismo dependiente de la Administración estatal. Pronto comenzó a escribir tratados de tecnología ferroviaria, especialmente dedicados a los aspectos de señalización y de seguridad. Culminaría su vocación editora con una magna obra sobre el túnel de Argentera, subtitulado "Tratado de construcción de túneles": Un conjunto de seis volúmenes con dibujos, planos y de una gran meticulosidad, tanto de concepción como de ejecución.

En junio de 1885, "fichado" por Claudio Planàs, Maristany ingresaría como ingeniero jefe de Construcción y Estudio de Nuevos Proyectos de la compañía TBF y su filial, la Compañía de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona, más conocida como Los Directos. Muy pronto, a Maristany se le asignaría una importante tarea, la dirección de los trabajos de perforación del túnel de Argentera, entre el Baix Camp y el Priorat, que habían sufrido multiples vicisitudes y estaban provocando un considerable retraso en el tramo de Reus a Caspe que se inició en 1883. Habían transcurrido más de dos años y apenas se había avanzado. Su incorporación y la mejora en la liquidez de la compañía tenían como meta finalizar la línea lo antes posible.

Bajo la solvente dirección de Eduard Maristany, se tardaría menos de tres años en perforar los cuatro kilómetros del túnel. Su tarea fue modélica. De hecho, mientras dirigía la obra se creó una aureola de eficacia y seguridad. Todo funcionaba con aquella precisión matemática que infundía Maristany, lo que no dejaba de sorprender, ya que, en aquellos años la opinión pública tenía en el subconsciente histórico el fuerte impacto provocado por varios accidentes ferroviarios, especialmente tres: el del 7 de octubre de 1863, el del 8 de septiembre de 1872 y el del 24 de junio de 1876. Hay que tener en cuenta que la memoria colectiva era de mayor alcance que la de nuestros días. Quizás, fruto de las facilidades informativas actuales, nos hayamos acostumbrado con demasiada naturalidad a las desgracias.

En el primer accidente, era de noche y llovía a cántaros. El tren pasaba por el puente metálico que salva el arroyo de Alabern, entre las estaciones de Breda y Hostalric, en la línea de Girona. Uno de los pilares, a causa de un corrimiento de tierras, cedió y tanto la locomotora como los vagones se precipitaron al curso del rio. En el convoy viajaban 70 personas, de las cuales murieron 21, la mayoría vecinos de Barcelona. Hubo, también, once heridos graves. Fue un accidente que causó un fuerte impacto ciudadano.

El segundo accidente ferroviario importante tuvo características similares al anterior y sucedió casi nueve años después. A las once de la noche se hundió el puente de Sant Jordi cuando estaba soportando el paso del tren que había salido



El túnel de la Argentera en la línea de Reus a Caspe, construido por Eduard Maristany. El éxito de su construcción y los méritos en la gestión ferroviaria motivaron que el rey le nombrara Marqués de Argentera.

Archivo Carles Salmerón.

de Barcelona a las cinco de la tarde en dirección a Valencia. También en esta ocasión, la lluvia había ablandado el subsuelo de forma que el terreno cedió y la locomotora y los vagones se despeñaron y fueron arrastrados por las aguas. En este accidente se registraron 16 muertos, entre los que se encontraba el general Fulgencio Smith, el barón de Ezpeleta, el Marqués de Saissenais y algunos trabajadores del ferrocarril. El general Andia, en cambio, salió con heridas leves. Se especuló sobre un atentado, pero lo cierto es que, en la mentalidad colectiva, se empezaba a establecer una triste relación entre trenes y accidentes.

El tercer desastre sonado fue el del 24 de junio de 1876, más cercano a las fechas de la obra del túnel de Argentera. Fue el tren correo que, con salida de Barcelona, se dirigía hacia Zaragoza el que descarriló entre las estaciones de Cervera y Tàrrega en el lugar que se conoce como Clot de l'Ofegat. De este accidente resultó un balance de 12 muertos, 18 heridos graves y 20 leves.[26]

Eduard Maristany escribía un dietario técnico donde relataba todos y cada uno de los hechos producidos en el desarrollo de la obra. Es a partir de este valioso material como pudo escribir su monumental tratado de túneles que Francisco Wais describía con las siguientes palabras: "Cualquiera que sea el valor que se dé a este

26. Estos accidentes los relata Antonio R. Dalmau en "Del Carril de Mataró al Directo de Madrid. Historia anecdótica de los ferrocarriles de Barcelona". Barcelona: Librería Millà, 1946.

monumental libro, se encuentra en él, por de pronto, un claro exponente de las cualidades que su autor había de poner de manifiesto también, más tarde, en los altos puestos que llegó a ocupar; cualidades de inteligencia, laboriosidad, previsión, método, celo, ponderación, cuidado de los detalles [...]" Lo que pone de manifiesto esta cita es la percepción unánime sobre las cualidades de este catalán ilustre. Ya en vida, se reconocieron sus méritos con el otorgamiento del Marquesado de Argentera por Real Decreto el 3 de junio de 1918.

La obra del túnel permitió que a partir de 1890 se fueran abriendo al tráfico tramos sucesivos. Primero hasta el pueblo de Marçà, en el Priorat, después hasta Móra, Fayón, Caspe, y, por fin, cuatro años después, toda la línea Zaragoza-Barcelona se explotaba a pleno rendimiento. En ese momento ya se había producido la firma del convenio de fusión de la compañía TBF, descapitalizada a consecuencia de la financiación de tantas inversiones y afectada por la crisis económica de los últimos tres lustros del siglo XIX, con la Compañía MZA que acabaría por absorberla. Este episodio es el paradigma de la pérdida de poder económico de Cataluña, que se ha reproducido a lo largo de la história con el resultado de la absorción de muchas empresas punteras y del traslado de las sedes sociales a la capital del Estado.

Maristany pasó de ingeniero jefe de construcción a la gerencia de la compañía TBF, cuando ésta, en 1898, en suspensión de pagos, estaba a punto de integrarse a la empresa ferroviaria de los Rohschild. Claudio Planàs había presentado la dimisión, pocos días antes. Maristany, encabezando los accionistas catalanes, y después de un pleito entre los inversores y la compañía debido a la pérdida de valor de las acciones y de las obligaciones, logró mitigar el efecto de la absorción, con un régimen organizativo especial de la compañía MZA, que se dividió en dos divisiones orgánicas: la Red Antigua y la Red Catalana. Maristany continuó dirigiendo esta última desde Barcelona, bajo el cargo de administrador comisionado. Su brillante gestión al frente de la red catalana, que era semi-autónoma y, además prestaba un excelente servicio, comportó su nombramiento como director de la Red Antigua, convirtiéndose así en el hombre más importante e influyente de los ferrocarriles españoles.

Desde su papel de gestor de la Red Catalana, Maristany constató que la ciudad de Barcelona crecía aceleradamente. Al continuo urbano se estaban incorporando los municipios de Gràcia, San Martí, Sant Andreu, Horta, Sants, Sant Gervasi y Les Corts. El ferrocarril podía estructurar este crecimiento. Para ello, era necesario impulsar un plan de servicios y de nuevas estaciones urbanas. Ahora las denominamos cercanías, en 1897, se adoptó la terminología afrancesada de "banlieue". Bajo ese convencimiento Maristany, hace más de 100 años, proyectó un plan para las cercanías de Barcelona. Lo presentó con el detalle y el cuidado habitual en sus trabajos: consistía en 226 intervenciones y la reforma de siete estaciones de Barcelona. Sentaba las bases para hacer de la Estación de Francia la gran terminal ferroviaria de Barcelona y para trasladar las mercancías a los extremos de la ciudad, a las estaciones del Morrot y de la Sagrera.

El Consejo de MZA no sólo le aprobó el plan, sino que le encomendó la negociación con el Ayuntamiento y la Junta del Puerto para resolver el tema del apeadero del paseo de Gracia y la construcción de las estaciones de mercancías mencionadas. También le autorizó a emprender la instalación de doble vía desde Barcelona hasta el Masnou: las necesidades de movilidad de la incipiente metrópolis barcelonesa requerían el aumento inmediato de la capacidad del corredor ferroviario del Maresme. Algo parecido ha previsto, a partir de Arenys de Mar, el Plan Director de la Autoridad del Transporte Metropolitano, al inicio del tercer milenio, sin que se haya iniciado su ejecución por las dificultades evidentes de la ampliación de la plataforma ferroviaria en pleno frente marítimo.

Eduard Maristany pasó a ser un catalán instalado en Madrid, cuando, en 1908, lo nombraron director general de la Compañía MZA. A pesar de ello no se desvincularía de Barcelona ni de Cataluña, y mientras le fue posible mantuvo la gestión separada y autónoma de la red catalana. Al mismo tiempo, participó muy activamente en la defensa del modelo ferroviario concesional en aquellos momentos en que empezaba a hablarse de la necesidad de resolver el "problema ferroviario español".

El liderazgo empresarial de Maristany ya se había puesto de manifiesto en su intervención tras la Conferencia Ferroviaria, convocada en julio del 1905, con el objetivo de dar respuesta a la controversia sobre la contribución de las tarifas aplicadas al transporte ferroviario en el encarecimiento del precio de los productos básicos, que entonces se llamaban subsistencias. La mejora de la cuenta de resultados de las compañías, fruto de la recuperación de la economía española, hizo resurgir la presión por parte de los usuarios del ferrocarril y de las Juntas Provinciales de Agricultura, Industria y Comercio, que pretendían que el Gobierno forzara una rebaja de los precios que aplicaban las compañías de ferrocarriles.

Los resultados alcanzados por la conferencia fueron nulos, no hubo ningún acuerdo entre las partes y ni siquiera se pudo someter a votación ninguna resolución. Maristany fue el artífice de la defensa de las posiciones de las compañías ferroviarias. Sus elaborados argumentos están recogidos en uno de los seis volúmenes publicados el mismo año sobre la Conferencia Ferroviaria de 1905, que llevaba como subtítulo Estudios Económicos sobre la explotación comercial de los ferrocarriles españoles. En la propia introducción empezaba el argumentario de Maristany con expresiones muy elocuentes y políticamente poco correctas: "Procedimiento vicioso establecido por el Real Decreto para alcanzar el fin que persigue [...]. Equivocado concepto del establecimiento y desarrollo de las tarifas expuesto en el Real Decreto [...]. Tendencia deplorable del Real Decreto a la uniformidad de las tarifas [...]. Improcedencia de la rebaja de las tarifas que el Real Decreto pretende"[27]. En todo el documento se desafiaba la injerencia de la Administración en la política tarifaria, subrayando que la actualización de las tarifas era una potestad de las empresas, según establecía la legislación aplicable. Eduard Maristany remarcaba la injusticia que suponía imputar en exclusiva a las empresas ferroviarias el problema

27. Maristany, E. "La Conferencia Ferroviaria de 1905". Tomo 1. Barcelona: Imprenta de Henrich y Cía, 1905, pág. 29.

del encarecimiento de los productos básicos y advertía que era el Estado al que correspondía darle respuesta a través de políticas económicas más exitosas.

Hay otro aspecto de nuestro hombre a destacar: se trata de la amplitud de miras de la que hacía gala a consecuencia de sus múltiples contactos internacionales. A principios de aquel mismo año de 1905 tuvo la oportunidad de asistir a una de las reuniones del Congreso Internacional del Ferrocarril en Washington. Aquella no era su primera visita a los Estados Unidos. Mientras preparaba el viaje se reunió con el presidente de la MZA, Francisco Silvela, que hacía dos años que se había retirado de la vida política habiendo designado Antonio Maura como su sucesor al frente del Partido Conservador. En este encuentro con Maristany, Silvela le pidió que le trajera información de los ferrocarriles estadounidenses. Ignoraba que no volverían a verse. El político conservador murió a finales de la primavera, mientras Maristany estaba sumergido de lleno en ese pragmatismo de la sociedad americana que tanto le deslumbraba y que le llevó a escribir un libro sobre la sociedad estadounidense en la que relataba, desde la óptica de un ferroviario, las diferencias entre el nuevo mundo y Europa. En Estados Unidos, decía Maristany, hay muchos más kilómetros de ferrocarril que en todos los países europeos juntos. La explicación es sencilla: en la nación americana los trenes son considerados siempre un medio, con una visión estrictamente utilitaria, de modo que se construye lo estrictamente necesario para hacer circular convoyes, lo que da una imagen de provisionalidad con puentes, estaciones y otras obras de madera. Por el contrario, en Europa, todo se construye mucho más planificadamente, según proyectos bien diseñados, pero con unos costes mucho mayores y por lo tanto de dudosa rentabilidad[28]. Resulta evidente que el éxito y la eficacia de los trenes americanos impresionaron profundamente a un directivo de una compañía tan sometida a un fuerte estrés financiero a causa de sus enormes inversiones.

28. Eduard Maristany lo relata en “Impresiones de un viaje por los Estados Unidos”. Madrid: Sociedad Española de Artes Gráficas, 1920, págs. 20-21.

14. EL MINISTRO CAMBÓ AFRONTA EL PROBLEMA FERROVIARIO

Eduard Maristany fue un ingeniero de primera magnitud, destacó como gestor de empresas y actuó de embajador permanente de Cataluña en la capital de una España que aún no había digerido la pérdida de sus colonias de ultramar. Las secuelas del 98 configuran un momento histórico muy difícil. La derrota y la pérdida definitiva del rol de primera potencia originaron una corriente de fatalismo que se movía entre la actitud de indolencia y una mirada esperanzada hacia Europa [29]. En Cataluña, la reacción "tenía un punto clandestino de ironía rústica y sarcástica", en palabras de Josep Pla, que lo ponía de manifiesto a través de unas estrofas de Pompeu Gener: "Nos han robado las Carolinas/nos robaron Gibraltar/a ver si nos sisan un día/el carril de Sarriá" [30]. Precisamente en aquella época de turbulencias, Maristany, a causa de su responsabilidad en MZA, tenía que repartir su tiempo entre Madrid y Barcelona. Quizás por esta circunstancia entró en contacto con otro personaje que se hallaba entonces en plena ascensión pública y política: Francesc Cambó. Era un catalán que viajaba a menudo a Madrid, desde el año 1907, cuando fue elegido diputado por Barcelona.

Francesc Cambó i Batlle nació en 1876 en el municipio de Vergés en pleno Empordà, pero pasó la mayor parte de su infancia en la histórica capital del condado de Besalú. Era, por lo tanto, un catalán del interior del país que se convirtió en el político más ascendente del recién estrenado siglo XX. Adjetivar a Cambó resulta una tarea inútil, los superlativos y admirativos no conseguirían definir la magnitud del personaje. Mejor prosista que nadie en lengua catalana, Josep Pla le dedicó un panegírico en el prólogo de su biografía: "[...] la figura es tentadora. Contiene una concentración excepcional de energía y de vida, de pasión y de ideas, de cultura y de biología. Es un hombre. Es una figura de este país, una figura de un país que parece condenado a no tener figuras" [31]. De los múltiples elogios que la prensa madrileña dedicó al político catalán, no puedo sustraerme a la tentación de reproducir el que publicaba el periódico El Debate, en mayo de 1934, a raíz del debate presupuestario entre Cambó y el ministro derechista Calvo Sotelo: "Francesc Cambó i Batlle. Dicción clara y precisa. Elocuencia medida y sobria, concreta. Nada sobra para la expresión justa del pensamiento. A veces es tan exacta la adaptación, que las frases son rotundos aciertos. Mas no es el estilo oratorio, gratamente moderno, seco, cortado, sin barroquismos, lo que más sorprende en el orador. Es la construcción ordenada de las ideas, su profundidad y su altura" [32]. Una fuerte personalidad y un saber enciclopédico junto a una pasión vital por Cataluña lo convirtieron en uno

29. Así lo interpreta Ignacio Buqueras en la Biografía de Cambó. Barcelona: Plaza y Janés, 1987.
30. Pla, J. "Francesc Cambó: materiales para una historia de estos últimos años". Barcelona: Editorial La Nueva Revista 1928-1930, pág. 147.
31. Ibídem. Prólogo
32. Artículo recogido en el libro de Raimon d'Abadal "Discursos parlamentarios de Francesc Cambó". Barcelona: Biblioteca de la Lliga Catalana, 1935, pág 409.

de los líderes del catalanismo político de aquellas primeras décadas del siglo XX, y a erigirse en su voz más cualificada en Madrid.

La filiación política de Cambó había comenzado en 1899, cuando se produjo una escisión de la Unión Catalanista a raíz de la negativa de sus dirigentes a participar en la acción política, en las elecciones o en las corporaciones públicas, con la pretensión de seguir limitando su campo de actuación a la edición del periódico *La Renaixença*. La nueva formación tomó el nombre de *Centre Nacional Català*. Se integraron los elementos más activos, que pronto se convertirían en las principales personalidades del catalanismo, entre las cuales destacaba Francesc Cambó. Poco después, en 1901, impusaría la creación de la *Lliga Regionalista*, junto a Enric Prat de la Riba. Precisamente de la relación entre los dos surge una de las etapas más fecundas del catalanismo político. No resulta descabellado afirmar que sin esas dos figuras, la obra de gobierno de la *Mancomunitat* habría sido mucho más limitada y no habría trascendido del marco de la administración ordinaria y del fomento de la economía. El genio ordenador de Prat de la Riba y la actividad incansable de Cambó constituyen los dos pilares básicos sobre los que se construyó la *Mancomunitat* de las Diputaciones catalanas. Josep Pla lo constataba: "Este organismo, a pesar de ser una sombra de administración autonómica, tuvo siempre un sentido claro; a pesar de tener simples facultades delegadas, cumplió una gran obra de reconstrucción y de educación humana y nacional. Prat de la Riba, presidente del organismo, ejecutaba, sin ningún tipo de altanería una formidable tarea de desprovincialización. A segundo plano, en un terreno puramente político, un partido —la *Lliga*— y un hombre —Cambó— estaban alcanzando una notoriedad creciente en la política peninsular." [33]

Cambó admiraba profundamente a Prat de la Riba. Se complementaban perfectamente: Prat de la Riba actuaba en la política interior de Cataluña, trabajando de forma eficaz, primero, desde la Diputación Provincial de Barcelona y, después, desde la *Mancomunitat*. Cambó, de acuerdo con Prat, protagonizaba la política catalana en Madrid, consistente en convencer a la clase política española y a su opinión pública de las sensatas reivindicaciones catalanas. [34]

Esta dualidad es una característica esencial del catalanismo político, puesta en práctica por la propia *Lliga*, después por la Esquerra Republicana de Macià y de Companys y también por el pujolismo en la restauración democrática. Según esta concepción, la defensa de la nación catalana no sólo debe ejercerse desde las instituciones autonómicas, sino que requiere una presencia muy activa en la capital del Estado. Por si fuera poco, en el marco de la política española, los catalanistas no se limitan a plantear sus reivindicaciones nacionales, sino que también asumen la necesidad de participar en la regeneración de España. El protagonismo

33. Pla, J. Francesc "Cambó: materiales para una historia de estos últimos años". Barcelona: Editorial La Nueva Revista 1928-1930, pág. 329

34 El artículo "El hecho vivo de *Catalunya*" de Enric Jardí es una ajustada descripción del binomio Prat de la Riba - Cambó, publicado en el diario *ABC* de 30 de abril de 1997, con motivo del 50 aniversario de la muerte de Cambó. pág. 37.

de destacados políticos catalanes en Madrid, que los hace merecedores del calificativo de hombres de estado, sin renunciar a sus convicciones nacionales, ha constituido una aportación más que generosa, que ha contribuido mucho al progreso común. Pero, en cambio, la respuesta por parte de los políticos y de la opinión pública española no ha sido casi nunca positiva en relación con estas demandas de autonomía y, a menudo, ha reincidido en el desprecio y en el fomento de actitudes anticatalanas tan necias como injustas.

La vida política española, a principios del siglo XX, era una monumental montaña rusa. Participar y, más aún, hacerlo desde una perspectiva catalanista, implicaba un gran riesgo, pero la vocación de la Lliga era gobernar. Cambó lo expresó, con el comprensible desencanto de quien profesaba demasiado tiempo dedicado a la oposición, en un discurso excepcional pronunciado en el Congreso de los Diputados el 7 de junio de 1916: "Somos un caso único en la flora política española, quizás en la flora política de toda Europa; nos pasamos la vida combatiendo a los Gobiernos y haciendo oposición a los Gobiernos pero yo tengo que deciros señores Diputados, y permitid que en este momento la sinceridad no pretenda la hipocresía de la modestia, que nosotros somos un grupo de hombres de Gobierno, que hemos nacido para gobernar, que en la esfera de acción donde hemos gobernado hemos demostrado aptitud para gobernar, y no obstante estamos condenados a ser hombres constantemente de oposición". Cambó, en esta intervención planteó, con una contundencia inusitada, la necesidad de resolver urgentemente el problema catalán. Rovira i Virgili[35], refiriéndose al discurso, comentaría que el lenguaje nítidamente nacionalista del hombre de la Liga constituyó una novedad parlamentaria. Abandonó, nos dice el historiador, la posición regionalista, tan cómoda como ineficaz, y habló en términos que podrían haber suscrito incluso los catalanistas más radicales.

Intervenciones como la que acabo de citar contribuyeron a que la figura de Cambó adquiriera una pátina de difícil veneración, los enemigos le reprochaban sus formas antipáticas, su imposibilidad de comportarse hipócritamente y de participar de las habituales palmaditas en la espalda, esa costumbre tan arraigada en la capital de España. Cambó fue una figura incomprendida y maltratada en muchos momentos por la derecha española y por las izquierdas catalanas que coincidieron en desprestigiarlo con todo tipo de argumentos. Resulta patético el ensañamiento de los intelectuales de izquierda contra Cambó. Él se consideraba un centrista. No quería admitir que las luchas políticas en Cataluña se plantearan a partir de la confrontación sin tregua de dos bloques irreconciliables, las derechas y las izquierdas. Desde su escaño de las Cortes apeló, en 1914, a los socialistas a jugar en el campo de la moderación y la responsabilidad: "Yo lamento mucho, señores Diputados, que el socialismo con toda su amplitud de concepción, que es una de las grandes idealidades de la humanidad, no tenga una plena, una completa representación en estas Cortes. No quiero ofender a don Pablo Iglesias, pero tengo que decir que la representación del socialismo que por boca de don Pablo Iglesias se

35. De Abadal, R. "Discursos parlamentarios de Francesc Cambó". Barcelona: Biblioteca de la *Lliga Catalana,* 1935, pág. 201 y sic.

expresa en esta Cámara, es de una inferioridad manifiesta respecto a la gran idealidad del socialismo que estimula progresos políticos y sociales en otras naciones"[36]. Seguramente lo que molestaba es que Cambó, Prat y la mayoría de miembros de la Lliga eran hombres de gobierno y sabían que sólo desde el pragmatismo del gobierno se podía mejorar la sociedad. Ahora bien, este pragmatismo debería basarse en un ideal. Cambó acusaba a los dos partidos españoles, los conservadores y los liberales, de actuar sin "idealidad" y les contraponía el factor catalanista que, para él, era "una afirmación viva, capaz de adaptarse a todo, de admitir evoluciones" [37]. A partir de este ideal, el prohombre de la *Lliga* ya puede formular su propuesta de acción: el político debe pactar con la realidad social y dedicar los esfuerzos necesarios para modificarla. Toda su actividad política estaría presidida por una tenaz voluntad de actuar, tal como afirma Vicente Cacho en el prólogo de las memorias de Cambó: "Su verdadera vocación era la política, pero política de Gobierno, de 'hacer cosas', no la mera agitacion o el activismo propagandístico"[38]. Quizás por esta voluntad, Francesc Cambó no dudaría a la hora de asumir el cargo de Ministro de Fomento, implicándose de pleno en la política española. La historia comienza el 22 de marzo de 1918, cuando, después de décadas de alternancia entre el partido conservador y el liberal, cayó el primer gobierno de concentración presidido por García Prieto. El ejecutivo que se agotaba tenía muchas cuestiones por resolver —las Juntas de defensa militares, la Asamblea de Parlamentarios que solicitaba la apertura de unas Cortes Constituyentes y las huelgas generales obreras— y dejó el país con los mismos problemas, pero agravados. Las huelgas ya afectaban incluso al personal al servicio de los Ministerios. La complejidad de la situación se hacía patente en una canción popular:

> "¿Esto es gabinete en raso, o antesala del fracaso? Esto, mi lector sencillo, más bien parece un pasillo." [39]

La noche del 21 de marzo el rey llamó Álvaro Figueroa Torres, conde de Romanones, formado en derecho en Bolonia y puntal en el partido liberal de Sagasta, que había sido miembro del gobierno en más de una ocasión. Le encargaría una tarea muy compleja: formar un nuevo gobierno de concentración nacional. Romanones lo relataba: "Don Alfonso, como último recurso, me llamó a Palacio con toda urgencia. El aviso me llegó estando yo en la plaza de toros. Como suponía el motivo de la llamada, a pesar de los dos avisos telefonicos que recibí, continúe en el palco hasta que Saleri, torero de Guadalajara y protegido mío, mató el último toro"[40]. A pesar de este mal inicio que pone de relieve la frivolidad imperante en la Corte de Madrid, la habilidad del conde haría posible el objetivo del rey.

36. Intervención de Francesc Cambó en el Congreso de Diputados, el 16 de junio de 1914. Recogida en la citada obra de Raimon d'Abadal, pág. 196.
37. Cambó, F. Memorias 1876-1918. Madrid: Alianza Editorial, 1987.
38. Lo escribe Vicente Cacho en su prólogo de las Memorias de Cambó. Op cit.
39. Pabón, J, en "Cambó 1876-1918" Barcelona: Editorial Alpina, 1952, se sirve de esta canción popular para describir la situación política, pág. 585.
40. Pabón, J. "Cambó 1876 - 1918". Barcelona: Editorial Alpha, 1952, pág 603.

Romanones entró en el Palacio Real algo preocupado. El rey le espetó que había llegado la hora de constituir un sólido gobierno de concentración. Para hacerlo viable sería necesario convencer a los máximos dirigentes de los partidos políticos, lo cual resultaría una tarea muy complicada a causa de los personalismos existentes. Hábil y capaz de urdir bien la trama, Romanones aceptó el reto. Propuso que fuera el mismo rey quien llamara a palacio a los "pesos pesados" de la política española. La "trampa" consistiría en que el invitado estuviera convencido que sólo se le convocaba a él, que no iba a compartir con nadie más su cita con el rey. Insistió en la importancia de que la reunión tuviera lugar aquella misma noche. Acudieron a la real cita Antonio Maura, mallorquín del partido conservador, cinco veces primer ministro, conocido en Barcelona por la dureza con la que actuó la fuerza pública, bajo sus órdenes, en los eventos de la Semana Trágica y por la contestación a dichos abusos, que comportó su retirada temporal de la política; Eduardo Dato, nacido en Galicia y, como Maura, educado fuera de España, el político del partido conservador que mantuvo neutral a España en la Primera Guerra Mundial y que aceptó la creación de la Mancomunidad de las diputaciones catalanas; Manuel García Prieto, liberal y un excelente abogado que ocupó la Presidencia del Gobierno en dos ocasiones; Santiago Alba, también liberal y, a su vez, uno de los adversarios políticos más encarnizados del político catalán, y, finalmente, Francesc Cambó, cuya relación con el monarca era excelente y que ya había sonado reiteradamente como "ministrable".

Conocemos gracias al historiador Jesús Pabón, como vivió Cambó aquellas horas. La noche comenzó para él con una penosa situación. Se encontraba en la sede que la Lliga tenía en Madrid acompañando al dirigente de la Lliga Regionalista, Raimon d'Abadal, gravemente enfermo. Cambó y sus allegados vivían la inquietud de la jornada política con el añadido trágico de la agonía del compañero. La angustia fue interrumpida por la llamada de Palacio. Cambó recordaría en sus memorias su entrada en la Cámara Real, el afectuosísimo trato del rey, la breve explicación y el requerimiento de incorporarse al gobierno, su aceptación sincera y el apretón de manos con el que le mostraron su gratitud el monarca y el nuevo presidente del Gobierno.

La presidencia del ejecutivo fue encomendada a Maura; Dato asumía el Ministerio de Estado; García Prieto, el de Gobernación; Romanones, el Ministerio de Gracia y Justicia; Alba sería ministro de Educación, y Cambó, de Fomento. Tres ausentes en la reunión también ocuparían carteras: el conservador datista González Besada sería el nuevo ministro de Hacienda, el general Marina iría al Ministerio de la Guerra y, finalmente, el almirante Pidal, a la Armada.

Cambó tenía 41 años cuando le nombraron ministro de Fomento. Se entregaría a la tarea en cuerpo y alma. Su salud aún era fuerte. Su carrera política, impecable: concejal, diputado, portavoz del grupo parlamentario y dirigente del partido, brillante orador en la tribuna parlamentaria y, por fín, ministro. Sustituyó, al frente del Ministerio de Fomento, a Niceto Alcalá Zamora, que años más tarde sería presidente de la República y que, según nos relata Cambó en sus memorias, salió muy

desprestigiado del Ministerio debido a su excesiva afición a hacer favores a los amigos personales y políticos, eludiendo toda legalidad, lo que le generó una gran animadversión por parte de los funcionarios. La prueba es que en el día del traspaso de cartera el ministro cesado no pudo salir del Ministerio por la puerta principal, ya que despertaba una abierta hostilidad, y sus guardias de seguridad aconsejaron hacerlo por una puerta lateral y discreta.

Este malestar se apaciguó enseguida al ver como el nuevo ministro trabajaba duro y con gran rigor. Cada día la autoridad moral de Cambó se acrecentaba paralelamente a como lo hacía la ilusión ciudadana de disponer finalmente de un gobierno que pusiera fin a tantos desbarajustes. El ministro de Fomento acabó rápidamente con los favoritismos, limitó la influencia de los caciques territoriales y luchó contra los abusos de los recomendados y de los enchufados. Gracias a ello se ganó la estima y lo admiración del cuerpo de ingenieros y de los sectores económicos más responsables.

Impulsó un importante programa de electrificación y de mejora de las comunicaciones de todo tipo. Hay que decir que las competencias de este ministerio iban entonces mucho más allá de las que actualmente ejerce. Además de las obras públicas, los transportes y la política hidráulica, las funciones ministeriales abarcaban también la agricultura, la industria, el comercio y la minería. Era, por tanto, el Ministerio encargado del desarrollo económico del país, y de ahí el nombre de Fomento. ¿Quién mejor para ocuparlo que Cambó? Había demostrado, en sus brillantes intervenciones parlamentarias, un conocimiento a fondo de los males que afectaban la economía española, y, sobre todo, tenía claro con qué criterios había afrontar el desarrollo del país.

Tal como explica el propio Cambó en su libro "Ocho meses en el Ministerio de Fomento" [41], tenía planes para todos y cada uno de los sectores económicos. Pretendía potenciar la producción agrícola como primer factor de la economía española y base primordial de la exportación a una Europa hambrienta a causa de la guerra; regenerar la explotación de la minería en España y procurar la domiciliación en España de los centros de decisión de las empresas explotadoras, la mayoría de ellas en manos del capital foráneo; estimular la construcción de presas favoreciendo que las empresas españolas accedieran a gestionar la industria hidroeléctrica; activar la construcción de obras públicas, impidiendo que el favoritismo político perjudicase el servicio público; intensificar y mejorar el sistema de transporte, especialmente el ferroviario, como instrumento para el desarrollo de las grandes industrias siderúrgicas y metalúrgicas; estimular las iniciativas privadas, prestándoles un decidido apoyo desde el Ministerio.

La tesis de que Cambó era el hombre idóneo para asumir el Ministerio de Fomento, desde el cual podía contribuir a la transformación económica de España, es avalada también por el ingeniero Rafael Izquierdo, el cual añade otro argumento: Cambó era el único miembro del gobierno de concentración que no había tenido

41. Cambó, F. "Ocho meses en el Ministerio de Fomento". Barcelona: Editorial Ibérica, 1919.

Francesc Cambó con el uniforme de Ministro. Archivo del Institut Cambó (1921)

antes, responsabilidades ministeriales, por eso se le asignaba una función eminentemente tecnocrática, sin el contenido político de las otras carteras que quedaban en manos de personas con más experiencia gubernamental. No estaríamos del todo de acuerdo con esta apreciación. La realidad es que el político catalán constituía una de las piezas clave de ese ejecutivo, no solo por su meritoria labor sectorial sino por su absoluta lealtad institucional. Cambó apoyaría incondicionalmente al presidente, Antonio Maura, hasta el final, contribuyendo a prestigiarlo a través de la obra de gobierno y a liberarlo de la lacra del partidismo sectario de elementos como Santiago Alba.

Es en la cuestión ferroviaria donde mejor puede apreciarse la buena administración ejercida por Cambó, que estaba convencido del papel decisivo del ferrocarril en la economía del país, como reconoce en el libro en el que hace balance de su gestión ministerial: "Desde mucho antes de tomar posesión del Ministerio de Fomento creía que el problema fundamental en orden a la vida material de España, era el de la extensión y perfeccionamiento de su red ferroviaria." [42]

Cambó utilizó la expresión "problema ferroviario" para definir la situación en que se encontraban los trenes españoles. Recordemos, sin embargo, que con anterioridad se habló del problema tarifario que había provocado la convocatoria de la Conferencia Ferroviaria de 1905. Después de su fracaso, no cejaron las fuertes

42. Ibídem, pág. 46.

reclamaciones de representantes de los sectores económicos que exigían rebajas en las tarifas aplicadas al transporte ferroviario. Los políticos más oportunistas se sumaron a esta reivindicación. El conservador Juan de la Cierva orquestó una gran campaña en favor del proyecto de ley de subsistencias, que pretendía forzar la rebaja de las tarifas legales por debajo de las que tenían autorizadas las compañías ferroviarias en virtud de las respectivas concesiones. En un discurso pronunciado en el Círculo de la Unión Mercantil, en 1915, sostenía que "ninguna actuación del Gobierno tiene tanta importancia y trascendencia como el abaratamiento de los transportes ferroviarios para salvaguardar los intereses nacionales." La verdad es que había creado un estado de opinión pública muy contrario a las compañías ferroviarias, a las que se acusaba de todos los males de la economía española, y, incluso, de ser contrarias al interés nacional y usurpadores de la soberanía del Estado.

Las compañías ferroviarias no sólo no compartían estas razones sino que presionaban al gobierno de turno para conseguir mejoras en las tarifas. Ya hemos visto, en el capítulo anterior, la dura respuesta de Maristany al Gobierno, con motivo de la convocatoria de la conferencia ferroviaria. La situación se complicó durante la primera Guerra Mundial, cuando los costes de los materiales siderúrgicos y del carbón aumentaron astronómicamente, al igual que lo hacían los costes laborales a causa de la presión sindical. El ferrocarril, experimentaba aquellos años una gran demanda de transporte que no podía atender. No disponía de suficientes recursos para afrontar las inversiones imprescindibles en la vía y en el material móvil, y chocaba con una fuerte oposición ante cualquier subida de tarifas. En 1917 las compañías, exhaustas, no pudieron repartir dividendos a los accionistas. Todo conducía a una nueva crisis del ferrocarril.

Volvamos a Cambó y su amistad con Eduard Maristany que propició el profundo conocimiento del político sobre las difíciles circunstancias que vivían las compañías, lo cual le permitía escapar de la fácil demagogia y afrontar la problemática con sumo rigor. Desde la tribuna del Congreso, Cambó es contundente: "Aquí se habla siempre de las grandes compañias, como si una gran compañía, una agrupación de grandes capitales fuese una inmoralidad o un peligro público, y luego nos quejamos de la falta de empresas españolas [...] De la mala administración podrán muchos culpar a las compañías, pero los políticos españoles somos los menos autorizados para hacerlo, porque, evidentemente, servicios que administra directamente el Estado están peor que casi todos los servicios ferroviarios en España." [43]

Cambó, cuando asumió el ministerio, apostaba por disponer de una red de ferrocarriles eficiente y de resolver no sólo el problema tarifario, sino el problema estructural de los ferrocarriles españoles. Su propuesta quedó plasmada en el prólogo de la obra "Elementos para el estudio del problema ferroviario" [44]. Para

43. Intervención de Francesc Cambó en el Congreso de Diputados, el 25 de febrero de 1920, en el debate del proyecto de ley de elevación de las tarifas ferroviarias. Cita de Rafael Izquierdo en "Cambó y su visión de la política ferroviaria". Madrid: CICCyP, 2000.

44. Cambó, F. "Elementos para el estudio del problema ferroviario en España". 6 tomos.

resolverlo, decía Cambó, se podían adoptar distintas soluciones: la prórroga de las concesiones, la facultad de emitir obligaciones a largo plazo, la garantía de interés del Estado a las Compañías, las subvenciones estatales para las nuevas obras o el rescate de las grandes líneas, gracias al cual el Estado ejecutaría las obras necesarias y establecería el régimen de explotación más conveniente de cara al interés público. Cambó se declaraba partidario de esta última. Y además era tajante en cuanto a la perentoria necesidad de actuar sin perder tiempo: "creo indispensable que nos demos cuenta de la magnitud del problema y de la urgencia de dar una solución que permita poner en relación nuestra potencia de transporte con nuestra potencia de producción."

La solución de Cambó al problema ferroviario puede sorprender viniendo de un hombre de empresa. Cambó proponía el rescate de las concesiones, no tanto la nacionalización del ferrocarril, como se le ha atribuido, sino la estatalización de la red para, a continuación proceder a concesionar la explotación de los servicios ferroviarios a cuatro compañías ferroviarias, cada una de ellas responsable de gestionar la red de una de las cuatro grandes áreas geográficas en que se dividiría el territorio peninsular español. Hoy, esta propuesta no sorprende a nadie. Es la separación entre la red y la prestación del servicio de transporte que la política común europea de transportes ha previsto, a partir de la aprobación de la primera directiva ferroviaria, en 1991. En manos de la Administración Pública debe quedar aquello que requiere grandes inversiones, difíciles de amortizar en los periodos concesionales. Y la explotación se encomienda a las compañías privadas. Esta solución para la prestación de los servicios ferroviarios no es la fórmula del libre mercado adoptada por la Comisión Europea, pero hay que valorar la capacidad de anticipación del político catalán, ya que si se hubiera aprobado su propuesta, tal vez hubieramos sido los primeros en aplicar un modelo donde la Administración y el sector privado colaborasen con el objetivo de garantizar plenamente la prestación del servicio público, aplicando criterios de eficiencia empresarial.

El corto tiempo que Cambó estuvo al frente del Ministerio de Fomento no le permitió ni siquiera iniciar la tramitación parlamentaria de lo que iba a ser su respuesta definitiva al problema ferroviario. Su Anteproyecto de Ley de Bases para la retrocesión de Ferrocarriles restó inédito, y tan sólo serviría como referencia para la elaboración, en 1924, del Estatuto Ferroviario del dictador Primo de Rivera, que constituiría el inicio del proceso de nacionalización de los ferrocarriles españoles. En cambio, Cambó contribuyó al apaciguamiento del problema tarifario con una ley relativa al aumento transitorio de las tarifas, que, poco después de su salida del gobierno, sería aprobada, con alguna modificación, y bajo la modalidad de Real Decreto de 26 de diciembre de 1918.

No termina aquí, la tarea ferroviaria de Cambó como ministro. En su breve mandato impulsó diversos proyectos de construcción de nuevos ferrocarriles e inició la electrificación de la red, con una actuación emblemática en la rampa de

---

Madrid: Ministerio de Fomento, 1921.

Pajares. Este trayecto, vital para comunicar la cuenca carbonífera asturiana con el resto de la península, no tenía suficiente capacidad debido a la fuerte pendiente que obligaba a los pesados convoyes a circular a velocidades muy reducidas y a ser traccionados por dos locomotoras de carbón. La electrificación supondría, por lo tanto, la modernización del servicio y generar un gran aumento de la oferta de transporte entre Asturias y León. Cambó llegó a un acuerdo con la Compañía del Norte, propietaria de la línea. Esta se haría cargo de la instalación de la catenaria y de la adquisición de las máquinas eléctricas. El gobierno lo financiaría con un anticipo sin interés a devolver por la compañía en 20 años. La negociación y la tramitación del préstamo la culminó Cambó. Ahora bien, la electrificación no sería una realidad hasta seis años después.

En cuanto al impulso de nuevos ferrocarriles, aparte de los tres transpirenaicos, el de Ripoll a Ax-les-Termes, el de la Pobla de Segur y el de Canfranc, a los que nos referiremos en el próximo capítulo, hay que mencionar el tren de Ponferrada a Villablino, municipio que se encuentra en la cuenca minera de León.Este tren, de vía estrecha y 61 km. de recorrido, fue concesionado por Cambó a la compañía minera que explotaba la cuenca, con una condición: tenía que estar en servicio a los 14 meses, en lugar de los 18 que proponía la empresa. No solamente se cumplió este plazo, sino que tan sólo 325 días fueron necesarios para su construcción. La agilidad administrativa de Cambó, que en un mes y medio había conseguido cerrar la tramitación parlamentaria, mereció la feliz replica empresarial con un eficiente proceso constructivo en un trazado difícil, con muchos puentes y túneles. Toda una lección de buen gobierno y de eficaz colaboración entre la Administración Pública y la empresa, que podemos envidiar cien años después.

Tan intensa dedicación del ministro catalán a los problemas del conjunto del Estado, por unos momentos le ofuscó. Creía que la acción de gobierno le prestigiaba a él y a la política de la Lliga en Cataluña, prestigiando además a ésta en el resto de España: “me acuerdo de la visita de una Comisión de viajantes catalanes. Todos me contaron que el ambiente había mejorado mucho para los catalanes y para los intereses de Cataluña en todas las regiones españolas, que ahora eran bien recibidos en todas partes y les era mucho más fácil conseguir pedidos.” [45] Lo escribe a finales de julio, valorando el período de sesiones que se acababa de cerrar. No pasaron ni dos meses cuando Cambó cambiaba radicalmente de percepción. En sus memorias lo califica como “una gran decepción”. Explica que, en el primer Consejo de Ministros, tras las vacaciones, no le fue aceptado un proyecto de ley que preveía la delegación de funciones en la ejecución de las obras públicas de Cataluña a la Mancomunitat. Los liberales y los conservadores más anticatalanes lo bloquearon: Alba y Dato, totalmente de acuerdo contra Cataluña. Cambó se exclamaba: “todo sigue igual, no sirven de nada nuestros esfuerzos para salvar a España. [...] Casi todas las oligarquías madrileñas siguen siendo enemigas de Cataluña.” [46]

45. Cambó, F. Memorias. Madrid: Alianza Editorial, 1987, pág. 274.
46. Ibídem, pág. 280.

El ferrocarril de Ponferrada a Villablino fue impulsado por Francesc Cambó y construido en tan solo 10 meses.

Foto Carles Salmerón, 1975.

Cuando, el 6 de noviembre del mismo año 1918, cayó el gobierno de concentración, Cambó hacía balance de su participación y de su decisión de abandonarlo. Se preguntaba porqué continuar en el gobierno estatal para ir resolviendo problemas administrativos con la certeza de que esta labor no comportaba ningún tipo de respuesta positiva a las aspiraciones de Cataluña, o si era mejor volver a casa y convertir la excitación en un gran movimiento patriótico, procurando sumar fuerzas y plantear no el problema de una simple delegación de servicios, sino el problema integral de la autonomía de Cataluña. Aunque no vacilaría a la hora de tomar esta decisión, Cambó también mostró sus dudas, añorando los consejos de Prat de la Riba, fallecido un año antes. No es de extrañar, ya que se encuentraba frente a la cuestión del grado de implicación del catalanismo político en la gobernación del Estado. Cambó, como en tantas otras ocasiones, nos ofrece algunas claves. Su apelación a Prat de la Riba es reveladora: sin la posibilidad de disponer de un poder político sustancial en las instituciones catalanas, no tenía sentido contribuir a la gobernabilidad del Estado en Madrid. Pero, igualmente, sin una visión de alto nivel patriótico, como la del presidente de la Mancomunitat, sin un horizonte claro para el catalanismo, los riesgos de forar parte del ejecutivo español eran inasumibles.

15. LA INÚTIL OBSESIÓN DE ALFONSO XIII POR EL CAMBIO DE ANCHO DE VÍA

El día 10 de junio de 1935, el ingeniero jefe de vía y obras de la Compañía del Norte firmaba un informe exhaustivo en relación con el estado de ejecución del "Proyecto de estrechamiento de la línea de San Juan de las Abadesas." El último párrafo de este documento es bien elocuente: "[...] la magnitud de los problemas derivados del estrechamiento y la dudosa eficacia de sus resultados sobre un mejoramiento de la situación actual, explica el haber diferido las obras hasta estos momentos en los que las razones aludidas, de baja de tráfico y falta de recursos con los que atender a otras mejoras urgentes, aconsejan, a nuestra juicio, el aplazamiento indefinido." [47]

La opinión de la Compañía queda perfectamente reflejada en el informe. Abandona un proyecto que se había iniciado siete años antes por voluntad expresa del rey de España. Es una historia que conviene conocer, porque reune una serie de elementos con un paralelismo más que evidente con las vicisitudes de la implantación del tren de alta velocidad en la Cataluña actual: la necesidad del cambio de ancho de vía impulsada por las instituciones económicas catalanas, con el objetivo de favorecer el intercambio comercial con Europa y potenciar el Puerto de Barcelona; la encarnizada controversia en relación con las conexiones ferroviarias en la capital catalana; el debate sobre cuáles debían ser las prioridades en los ferrocarriles transpirenaicos; la financiación de las infraestructuras ferroviarias y del material ferroviario; los acuerdos internacionales para hacer posible la unificación del ancho de vía, etc. Veámoslo.

Alfonso XIII, a lo largo de su reinado, emprendió una serie de iniciativas para corregir el ancho de vía ibérico. Primero propuso instalar un tercer carril entre San Sebastián y Biarritz, después participaría con entusiasmo en un proyecto internacional de gran envergadura que quería conectar Europa con África por tren, mediante un ferrocarril de ancho europeo que debía cruzar toda la península, desde Algeciras hasta la frontera navarro-francesa pasando, naturalmente, por Madrid. También impulsó los diversos transpirenaicos a construir en ancho internacional y, incluso, con la paciente complicidad del conde de Romanones, impulsó tres proyectos de ley con el objetivo de cambiar el ancho de vía de toda la red principal.

Estas pretensiones reales gozaban del apoyo incondicional de Francia, que colaboraría activamente en las gestiones de la corona española, pero chocaban con la resistencia permanente y numantina de las compañías ferroviarias españolas, que se oponían alegando razones de rentabilidad económica, lo que no resulta extraño, dada la precariedad de sus balances durante buena parte del reinado alfonsino.

La amistad entre Cambó y Maristany también tuvo su reflejo en la cuestión del ancho de vía. El ministro de Fomento catalán, como casi todos sus colegas, no osaba contradecir abiertamente los deseos reales, pero no adoptó ninguna decisión que condujera irreversiblemente hacia el cambio de ancho.

47. Documentación de la Compañía del Norte de España. Archivo del Centro de Estudios del Ferrocarril Español, Barcelona.

De todos los intentos del monarca, uno tuvo un cierto recorrido. Se trata de la línea de Barcelona a Puigcerdà. Si bien, desde 1917 ya se había empezado a hablar de una conexión entre estas ciudades en ancho internacional, fue en 1923 cuando, a petición del propio monarca, la Compañía del Norte redactó un estudio, titulado "Establecimiento de ancho francés en la línea de Barcelona a San Juan de las Abadesas", que definía exhaustivamente los trabajos que había que llevar a cabo para instalar una doble vía de ancho internacional hasta San Juan o bien para instalar una vía de esta anchura junto a la existente en ancho ibérico. Presupuestaba las dos alternativas, incluyendo el coste del material móvil necesario para efectuar el servicio en la nueva anchura de la vía. Hay que darse cuenta de que la compañía no realizaba ninguna mención al tramo de Ripoll a Puigcerdà, ya que éste no formaba parte de su concesión, sino que era propiedad del Estado, que la había construido en el marco de su política de enlaces transpirenaicos. Justamente en 1922 el tren llegaba ya hasta Puigcerdà, pero todavía estaba pendiente la conexión con la red francesa, puesto que la Primera Guerra Mundial provocó el retraso de las obras del tramo entre la villa ceretana y Ax-les-Termes, que se concluirían en 1929. Era lógico, pues, pensar que se disponía de tiempo suficiente para conseguir que cuando entrara en servicio el ansiado enlace transpirenaico ya no se tuviera que cambiar de tren para viajar entre Barcelona y Paris. [48]

No era, sin embargo, la Compañía del Norte la única interesada en el proyecto. Tal y como explica Carlos Salmeron en su libro "El tren del Vallès" [49], la Compañía de los Ferrocarriles de Cataluña (FCC) trabajaba en la conexión transpirenaica, desde la década anterior. En 1926 planteó prolongar el tren del Vallés, que ya era de ancho internacional, desde Sant Cugat hasta algún punto de la línea de Barcelona-Puigcerdà. Se estudiaron tres alternativas: una de 87 nuevos kilómetros entre la estación de Terrassa y la de Campdevànol, pasando al oeste del macizo de Sant Llorenç y por el Lluçanès. La segunda se iniciaba en Sabadell y, por Castellar y Caldes de Montbui, iba hasta la Garriga en un trayecto de unos 30 km. Y la tercera, más modesta, consistía en un tramo de 9 km entre Sant Cugat y Ripollet, donde alcanzaba la línea de la Compañía del Norte hacia Ripoll. Y, en todas las opciones, se preveía una conexión con el Puerto de Barcelona a través de un nuevo tramo de 7 km desde la estación de Sarrià. Para la compañía FCC el proyecto era muy sugerente, ofrecía llevar hasta la misma plaza de Cataluña los viajeros procedentes de Francia y jugar un papel muy destacado en el transporte de mercancías desde las instalaciones portuarias hasta el país vecino. Desgraciadamente la compañía no fue capaz de poner en marcha ninguna de las

48. La construcción fue realmente compleja y se prolongó a lo largo de muchos años como ponen de relieve las fechas de inauguración de cada tramo:
Ripoll a Ribes 10.08.1919; Ribes a La Molina (Túnel de Toses) 12.07.1922; La Molina a Puigcerdà 03.10.1922; Puigcerdà a La Torre de Querol 05.06.1928; La Torre de Querol a Ax-les-Termes 21.07.1929.
En el tramo español la línea fue explotada directamente por el Estado, a partir de 1926, por la Explotación de Ferrocarriles y el 4 de julio de 1929 la explotación fue confiada a Ferrocarriles del Norte.

49. Salmerón, C. "El tren del Vallés: história de los ferrocarriles de Barcelona a Sabadell i Terrassa". Barcelona: Terminus, 1988.

conexiones citadas y el ancho de vía internacional de sus líneas vallesanas ha permanecido aislada de la red general hasta nuestros días.

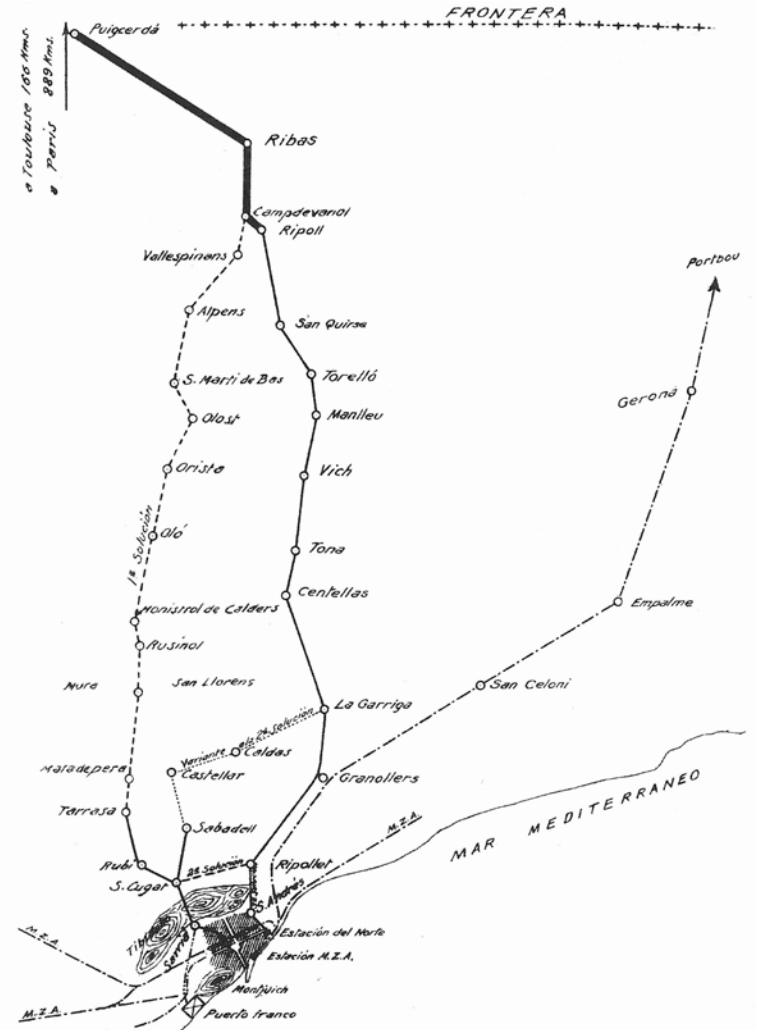
El episodio más interesante se produciría a partir del año 1927. La propuesta de los Ferrocarriles de *Catalunya*, en su versión más modesta, la del enlace Sant Cugat-Ripollet fue asumida y defendida por la sociedad barcelonesa. Hemos encontrado una carta firmada por tres personajes nobles, el duque de Alba, el conde de Güell y el barón de Viver y alcalde de Barcelona, y por el presidente del gremio de hoteleros de la ciudad, Antonio Albareda. Se dirigen al ministro de Fomento y le plantean la conveniencia de impulsar este proyecto ferroviario, que, argumentan, podría estar terminado antes de la Exposición Internacional de 1929. Fue una institución recién constituida en Barcelona, el Consorcio del Puerto Franco, quien se erigiría en la gran valedora de la conexión ferroviaria de ancho internacional con el argumento de las enormes ventajas que el proyecto reportaría para el puerto. El 25 de noviembre de ese año, Fernando Álvarez de la Campa, Comisario Regio que presidía el Consorcio, dirigió una instancia al Presidente del Consejo de Ministros en el que se encuentra un razonamiento que parece actual:

> "el ideal del Consorcio estriba en atraer hacia el Puerto de Barcelona no ya las miles de toneladas de mercancías que pasan rozando nuestras costas [...] sino también aquel tonelaje que procedente del Mediterraneo oriental da toda la vuelta a la península Ibérica y se almacena en los grandes docks de Rotterdam [...] ". Y añade: "Es doloroso ver como se tratan nuestros productos agrícolas y las dificultadas con que tropiezan en la frontera para su reexpedición a otros paises. En cambio al evitarse las operaciones de transbordo [...] aquellas dificultadas se trocarían en facilidades de expedición directa."

La sociedad civil catalana apoyó unanimemente la demanda del ente portuario, no sin las habituales controversias domésticas sobre cuál sería el mejor trazado para conseguir la conexión ferroviaria con Europa.

En vista de todo ello, la Compañía del Norte se sumó al proyecto. El mes de febrero del 1928 hacía saber al Gobierno sus intenciones, que, más allá de la conexión con Francia, eran las de aprovechar la ocasión para ganar terreno en su eterna competencia con MZA. Los meses siguientes todo se aceleraría. En julio, el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto Ley que impulsaba la sustitución del ancho de vía desde Montcada hasta la frontera. El rey lo ratificó el día 17 de julio, un día antes de la inauguración del ferrocarril transpirenaico de Canfranc por el túnel de Somport, donde pudo comunicar la buena nueva al Presidente de la República Francesa que la recibió con sumo agrado.

Parecía que todo funcionaba. Los planes previstos eran que en 1930 el ancho de vía europea estuviera implantado desde Puigcerdà hasta la estación barcelonesa de Sant Andreu. Tres años después, los trenes de mercancías podrían conectar con el puerto de Barcelona, y los de pasajeros, llegar hasta el subsuelo de la céntrica plaza de Cataluña. Y es que la operación era muy ingeniosa. Desde Sant Andreu hasta la estación de Vilanova se construiría una nueva vía paralela a las existentes, y, desde esta estación hasta la plaza de *Catalunya*, se instalaría una doble vía al lado



Mapa que recoge las tres propuestas de la compañia de Ferrocarriles de Cataluña para conectar Barcelona y Puigcerdá con el ancho internacional. Fuente: Archivo Carles Salmerón, 1926.

de la del Metropolitano Transversal. A partir de la céntrica plaza hasta la Bordeta, se instalaría un tercer carril en las vías del metro y, desde allí hasta el puerto, un sencillo trazado a cielo abierto conectaría con el nuevo recinto del puerto franco, previsto en la vertiente sur de la montaña de Montjuïc, justamente donde ahora radica el barrio de la Zona Franca.

De este singular proyecto tan sólo se ejecutó el túnel compartido por RENFE y por el Metro entre las estaciones de Arc de Triomf y de plaza *Catalunya*. La Compañía del Norte supo sacar buen provecho del Real Decreto para mejorar su accesibilidad al centro de la ciudad, aunque el objetivo alfonsino quedara paralizado por los acontecimientos. Aquel rey que quería gobernar no logró llevar a cabo su intención más loable, la de acercar el Estado español a Europa. Y la república que lo sustituyó, sumida en un mar de conflictos y obligada a dar respuestas a los mil y un problemas de una sociedad en crisis, eligió el camino de la realpolitik respecto al ferrocarril. El informe del ingeniero de la Compañía del Norte con el que abríamos este capítulo refleja esta opción. Hay, también, otra explicación, la de que el nuevo régimen de la República actuaba a menudo en abierta contraposición a lo previsto durante la Dictadura de Primo de Rivera: todo lo que ésta había hecho era malo, y, por tanto, debía modificarse radicalmente. Los ferrocarriles españoles fueron también, pues, víctimas de cierta dosis de sectarismo: se había identificado demasiado la política ferroviaria como uno de los grandes activos de la dictadura y de la propia monarquía.

Sea como sea, ya no quedaba esperanza para el proyecto de adoptar el ancho de vía europeo cuando desde Africa, el general Franco se levantó contra el legítimo gobierno del Estado y puso fin a este y a tantos sueños durante cuarenta años.

SEGUNDA PARTE

LA ALTA VELOCIDAD Y EL ANCHO DE VÍA UIC

16. EL AVE DE FRANCO

Para muchas personas, incluso para los expertos de la historia del ferrocarril, el episodio que se explica en este capítulo resulta sorprendente. ¿Quién sería capaz de imaginar que, en 1972, una década y media antes de adoptarse la decisión de construir la primera línea española de alta velocidad, la empresa estatal de ferrocarriles tuviera como uno de sus objetivos el estudio de la víabilidad del establecimiento de una nueva línea ferroviaria de ancho internacional, Madrid-Barcelona-Portbou, apta para la circulación de trenes a 300 km/h?

Este episodio, tan sorprendente como malogrado, lo descubrí gracias a José M. Alonso, que había sido ingeniero jefe de instalaciones fijas de RENFE en Madrid, y posteriormente, destinado a Cataluña, donde dirigiría la 5 ª Zona, con sede en Barcelona. Me relató la existencia de un reducido número de técnicos que trabajaban, desde mediados de los años setenta, en unas oficinas que el ente ferroviario tenía en la Torre de Madrid. Formaban parte de la División de Innovación, al frente de la cual estaba Fernando Oliveros y donde colaboraron tres ingenieros que reencontraremos a lo largo de nuestro relato: Gonzalo Martín Baranda, Manuel Mejía y Andrés López Pita.

Entre 1970 y 1975, el presidente de RENFE era Francisco Lozano Vicente, que posteriormente sería nombrado ministro de Vivienda del gabinete Arias Navarro. Trabajaba a las órdenes del ministro de Obras Públicas, Gonzalo Fernández de la Mora. Resulta muy significativo que la presidencia de la empresa ferroviaria se había convertido en aquellos años finales de la dictadura, en un trampolín para la proyección de destacados políticos que asumirían el cargo de ministro en los primeros gobiernos de la monarquía. El antecesor de Lozano, entre 1968 y 1970, fue Alfonso Osorio, que, también en el primer gobierno de Arias Navarro, ocuparía la cartera de Presidencia y sería nombrado vicepresidente segundo en el ejecutivo de Adolfo Suárez. A Osorio, le había precedido Leopoldo Calvo Sotelo, durante un breve periodo de tiempo, entre 1967 y 1968, al comienzo de su fulgurante carrera política que le llevaría hasta la presidencia del Gobierno, el 25 de febrero de 1981. Y bajo Lozano Vicente en la dirección general de RENFE, encontramos otro futuro ministro, Salvador Sánchez Terán, que en el mes de febrero de 1978 asumiría la cartera de Transportes y Comunicaciones, desde donde impulsó la redacción del Libro Blanco del Transporte, un documento importante que, como veremos, estableció las directrices que seguirían los gobiernos de la UCD en esta materia.

Para darnos cuenta de la trascendencia de aquel primer proyecto de tren de alta velocidad, vale la pena analizar un discurso, pronunciado en junio de 1973 por el presidente de RENFE, con motivo del homenaje que se le rindió. Lozano relató los objetivos de la empresa: reducción de los tiempos de viaje, desaparición de la frontera ferroviaria que supone la diferencia de ancho de vía, vehículos más confortables para los trenes nocturnos, fiabilidad en el transporte de mercancías, regularidad en el transporte de viajeros, logro de la suficiencia financiera, etc. Hasta

aquí se trataba de hitos lógicos en el marco de la política ferroviaria española de aquella época. Lo más sorprendente llegaría al final de su intervención: "Pero lo que es más importante, RENFE, estará en condiciones de iniciar la construcción de las líneas de alta velocidad en combinación con la Red Europea de este tipo y situar nuestras dos grandes ciudades Madrid y Barcelona a dos horas y media de viaje" [50]. La literalidad de la cita pone de manifiesto dos aspectos muy relevantes. En primer lugar, el marco de referencia, bajo una nítida mirada hacia Europa se plantea una red de alcance continental. Pero, sobre todo, denota un notable conocimiento del concepto de alta velocidad, que se hace patente en el acierto en el establecimiento de la duración del trayecto entre las dos ciudades [51]. Años más tarde, no resultaría nada fácil fijar el objetivo de dos horas y media de viaje, duración máxima imprescindible para competir con el puente aéreo, lo que obligó a diseñar el proyecto para una velocidad de 350 km/h. En aquel remoto 1973 ya se apostaba por dichos parámetros. Conviene averiguar las causas de tan sabia decisión.

Hay dos líneas que convergen para ofrecer una explicación razonable. Una, desde Cataluña, otra, desde Madrid. Y un buen grupo de personajes implicados. La línea catalana surge de los técnicos que, bajo el amparo de las administraciones locales de Barcelona, promovieron la planificación territorial del ámbito metropolitano de la capital catalana. Del año 1965 data un documento excepcional, el Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona, que contenía una ordenación territorial exhaustiva para la región metropolitana, que incluía las comarcas del Barcelonès, el Maresme, el Vallès, el Baix Llobregat, el Garraf y el Alt Penedès: desde el río Tordera al Foix y desde el litoral hasta la cordillera Prelitoral. Un documento pionero que,

50. "Homenaje a Don Francisco Lozano". *Vía Libre*, n. 115 (1973), págs. 6-8.

51. En este sentido conviene leer la ponencia del director general de RENFE, Antonio Carbonell, titulada "Nuevas Tecnologías del Ferrocarril Convencional", pronunciada el 3 de octubre de 1973, en la que realiza un análisis cuidadoso de la alta velocidad y de las cercanías como "dos campos de especial interés para el presente y el futuro del ferrocarril". Un ejemplar de la ponencia se encuentra en la Biblioteca de la FFE. Hay que aclarar que el concepto de ferrocarril convencional es el del "sistema de transporte terrestre guiado por contacto, con rodadura metálica encima del camino de rodadura, que utiliza la adherencia rueda/carril para la transmisión de los esfuerzos de propulsión" (pág. 2). Esta definición es por contraste con los nuevos sistemas experimentales, como el ferrocarril propulsado por campos electromagnéticos. Para definir la alta velocidad, Carbonell habla de 200 a 300 km/h: "Estas lineas de alta velocidad de nueva construcción van a quedar establecidas en paralelo con las actuales, ya que [...] los costes de adaptación de líneas existentes serían practicamente iguales a las de nuevo establecimiento" (pág. 3). Carbonell describe las características que debe tener la alta velocidad a partir de los estudios de la ORE (Office de Recherches et d'Essais) en la estructura de la vía, la estabilidad del vehículo, la adherencia, la potencia motora, el suministro de potencia a la elemento motor, la transmisión de la potencia al eje, la frenada y la señalización. Carbonell termina mencionando los planes de RENFE en relación con la alta velocidad:

1) adaptación del material rodante y de la vía en determinados tramos para alcanzar 190 km/h;
2) proyecto y construcción de las líneas de nuevo trazado para velocidad de 300 km/h. El corolario del director de RENFE es elocuente: "Todas estas acciones nos permitirían integrarnos en el Plan Director Europeo de Grandes Líneas", págs. 17 a 19.

desafortunadamente, no lograría nunca la aprobación definitiva. Uno de sus principales impulsores fue el doctor Ingeniero de Caminos, Albert Serratosa, que 24 años después, en un artículo en La Vanguardia para conmemorar la adopción del cambio de ancho de vía en la red ferroviaria española, recordaba un párrafo del Plan Director: "Aunque propiamente no es un tema específico del Planeamiento, se estima como muy recomendable un estudio exhaustivo, por los organismos competentes, de la posibilidad de hacer llegar al Área el ancho de vía europeo, con el fin de obtener un enlace directo con el resto de Europa." [52]

La vocación europeísta de Cataluña que hemos encontrado reflejada en tantos episodios desde el inicio de la historia del ferrocarril volvía a manifestarse aprovechando los instrumentos de planificación del régimen franquista. Las administraciones municipales y provinciales, a pesar de su evidente déficit democrático, y los representantes más relevantes del empresariado barcelonés reanudaron tímidamente la demanda de conexión de la capital catalana con Europa. Conectar el Puerto de Barcelona con la red ferroviaria del continente volvía a constituir un objetivo de la acción institucional y una unánime demanda de los sectores económicos del país. Hemos visto como, bajo la dictadura de Primo de Rivera, el Consorcio del Puerto Franco había aglutinado la petición de la sociedad catalana, con el resultado del Real Decreto Ley de 1928, que preveía la transformación de la línea de Barcelona a Puigcerdà al ancho de vía internacional. Fue un precedente frustado. Por lo tanto convenía no repetir los errores del pasado: la conexión debería responder a la mejor tecnología disponible y elegir el trazado idóneo para garantizar las máximas prestaciones. Todo ello era sinónimo de un concepto, el del tren de alta velocidad (TAV), nacido en Japón, donde, desde 1964, circulaba a 210 km/h el Shinkansen desde Tokio hasta Osaka. También se estaba desarrollando en Francia, donde la SNCF trabajaba intensamente en la puesta a punto de su TGV, que entraría en servicio a principios de los ochenta, comunicando a 250 km/h las ciudades de París y Lyon.

La que hemos denominado línea catalana hacia el TAV tuvo su continuidad a partir de la labor de Serratosa y de otros profesionales, entre los que cabe mencionar el arquitecto Joan Anton Solans, que más tarde sería director general de Urbanismo de la *Generalitat*. Ambos comandaban el equipo técnico que lograría aprobar en 1974, nueve años después del nonato plan director, el Plan General Metropolitano. Este plan constituye aún en la actualidad el ordenamiento urbanístico de Barcelona y de los 27 municipios incluidos en el ámbito de la antigua Corporación Metropolitana. En el documento, oficializado por el sello aprobatorio del gobierno español, aparecía una reserva urbanística para la futura línea de ancho UIC, en el margen derecho del río Llobregat.

Cabe decir que estos técnicos, situados en la vanguardia profesional y de gran prestigio en el ámbito europeo, gozaban de cierto apoyo por parte de los políticos franquistas que presidían las instituciones catalanas. El alcalde Porcioles amparaba e impulsaba una visión de la gran Barcelona que justificaba el reconocimiento del

52. Serratosa, A. "El Palmo Ferroviario". *La Vanguardia* (12 enero 1988), pág. 6.

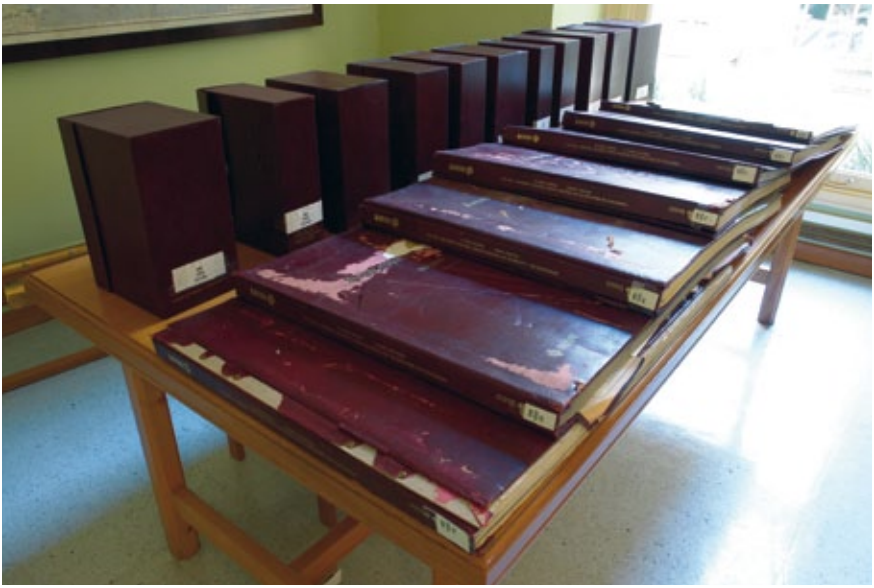
hecho metropolitano y hacía imprescindible la mejora de las conexiones con Europa para conseguir jugar un rol destacado en el marco del sistema de grandes ciudades del continente.

En idéntico sentido estaba trabajando la Diputación Provincial que creó el Instituto Provincial de Urbanismo (IPUR), de donde surgieron múltiples propuestas urbanas e infraestructurales, y el Puerto de Barcelona que ya intuía que su futuro dependería de las conexiones ferroviarias con Francia.

Todas estas planificaciones tenían un eco limitado en la capital del Estado. Pero, se les añadiría una circunstancia que, a la postre, resultaría decisiva. Se trataba de otra aportación personal, la de un economista prestigioso y solvente que fue llamado a la capital española para dirigir los trabajos de formulación del III Plan de Desarrollo, de la mano del Ministro Comisario del Plan, López Rodó. Esta herramienta de planificación económica alentada por la propaganda oficial del régimen perseguía la modernización de la economía española y su homologación a las práxis que habían facilitado el despegue del mundo occidental tras la segunda guerra mundial. España aspiraba a acceder a la Comunidad Europea y, más allá de las obvias dificultades políticas, resultaba imprescindible adoptar las medidas que permitieran la convergencia de nuestra economía con los prósperos países europeos. Es la tesis de los tecnócratas vinculados al Opus Dei que, encabezados por Carrero Blanco, tendrían tanta influencia en la última etapa del franquismo. El hombre elegido por el ministro catalán para asumir, en 1972, las funciones de comisario adjunto del Plan fue el rector de la Universidad de Barcelona, Fabián Estapé que relata en sus memorias las mil y una vicisitudes de su paso por los despachos del ministerio de la Presidencia, donde tenía la sede el organismo redactor del Plan.

Fabián Estapé, en contacto con aquellos técnicos catalanes, consiguiría que, en la extensa y farragosa documentación del III Plan de Desarrollo, se dedicase un anexo a las infraestructuras de transporte de Cataluña. Aquel anhelo de conectarse con Europa aparecía tan nítida como sorprendentemente: “Para integrarse en los grandes Ejes de transporte europeos, tal como propone el III Plan, es de vital importancia plantearse el antiguo tema, máxima aspiración de Cataluña, de la línea de ancho europeo. En fases sucesivas (hasta Figueras, Barcelona, Tarragona, Valencia...) con la prudencia que se crea conveniente, según las posibilidades, pero en forma continua y programada, en base a estudios (nunca realizados hasta ahora), deberá emprenderse esta obra vital para una España progresivamente exportadora que desea integrarse en el Mercado Común y aspira a ser cabeza de puente en las relaciones Europa-África. Unirse a los grandes Ejes europeos no significa que dos trenes españoles salgan a Europa. Para integrarse se requieren flujos en ambos sentidos y no habra flujos importantes mientras los trenes europeos no puedan recorrer las tierras españolas, llegar a sus ciudades y cargar o descargar en sus fábricas o puertos” [53]. Está en la página 449 de la monografía dedicada a las

53. III Plan de Desarrollo Económico y Social (1972-1975). Volumen Estructuras y servicios urbanos, pág. 449.



La documentación del Anteproyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Portbou era tan completa que se conocía como 'el piano'.

Foto Joan Carles Salmerón, 2010.

estructuras y los servicios urbanos. Constituye un hito histórico, sobre todo cuando años después varios políticos democráticos cuestionaron la viabilidad de esta conexión o hicieron todo lo posible para retrasarla. La inspiración catalana del texto es más que evidente no sólo por el europeísmo que destila. En realidad se está definiendo con suma precisión el eje mediterráneo: Figueres, Barcelona, Tarragona, Valencia... También responde a un discurso muy catalán la apelación a la necesidad de la conexión ferroviaria con las fábricas y los puertos. Hay, finalmente, una carga de profundidad contra la teoría que sostiene que con un par de Talgos que crucen la frontera se resuelve el problema del ancho de vía. La participación de Albert Serratosa y otros profesionales catalanes como el arquitecto Xavier Subies en las comisiones redactoras del Plan de Desarrollo fue clave para la introducción de estos conceptos.[54]

Las apelaciones del III Plan a la alta velocidad no se ceñían a este párrafo. En las medidas previstas, en el marco de la política de transportes, se recogían más propuestas innovadoras. En el epígrafe 6.1.1.5 B, "El ferrocarril del futuro", se formulaba la propuesta de "Planteamiento de la alta velocidad: La alta velocidad

54. III Plan de Desarrollo Económico y Social (1972-1975). Véanse los volúmenes "Estructuras y servicios urbanos" y "Desarrollo regional", en el que, en los anexos correspondientes, aparecen los miembros de las comisiones respectivas.

sobre la base de 250 a 300 kilómetros-hora constituye el elemento esencial del ferrocarril del futuro. RENFE se propone en el periodo 1972-75:

- Realizar un estudio económico y financiero para la elección del modo de transporte (ferrocarril de alta velocidad, aviones y autopista) más conveniente a los intereses de la colectividad entre Madrid y una capital periférica.
- Estudiar una línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Portbou, con ancho de vía internacional, tanto en los aspectos técnicos como en los económicos y financieros."

El lenguaje ya no nos delata ninguna influencia catalana. Es obvio que hablar de "Madrid y una capital periférica" responde a una visión más propia de una mentalidad centralista. Todo parece indicar que la línea que hemos llamado "española" es la que ha inspirado la introducción de las propuestas. Deberíamos averiguar su procedencia y para ello, habrá que acudir a la historia.

La situación de los ferrocarriles españoles, al inicio de la década de los sesenta, quedó reflejado en un informe del Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo (BIRD) en el que participaron destacados expertos, entre los cuales el francés Louis Armand [55]. El documento analizaba los diferentes aspectos de la red ferroviaria estatal, hacía un diagnóstico crítico y explicaba las acciones a adoptar con carácter urgente. Como consecuencia de este documento, se elaboró el Plan Decenal de Modernización 1964-1973 (PDM), que pretendía dar respuesta a la grave descapitalización del sistema ferroviario y al envejecimiento técnico de las infraestructuras. En consecuencia, sus dos objetivos consistían en la modernización tecnológica de la red y la autosuficiencia económica de la compañía. Preveía mecanismos como una política tarifaria realista y, sobre todo, un ambicioso programa de inversiones que ascendía a 62.000 millones de pesetas para mejorar la vía, electrificar los tramos de más tráfico, modernizar los sistemas de señalización y control, y sustituir una obsoleta flota de locomotoras y furgones. Para comprender cómo eran gestionados los ferrocarriles españoles basta un dato: en pleno 1960 todavía se compraban locomotoras de vapor.

Cabe decir que el PDM se enmarcaba de lleno dentro de las directrices del I Plan de Desarrollo (1963-67). Había que modernizar urgentemente el país y para ello hacían falta grandes inversiones que sólo podían financiarse con recursos externos si los organismos internacionales avalaban el rigor de las políticas. El mismo BIRD vigilaba de cerca la actuación de la compañía ferroviaria española. Fruto de este seguimiento, se formuló un nuevo programa de actuación, el Plan RENFE 1972-1975, de menor plazo de ejecución que el PDM, al cual sustituía, coincidiendo además con el III Plan de Desarrollo. Fue aprobado por el Consejo de Ministros de 28 de mayo de 1971. Es un extenso compendio de medidas y actuaciones, que serían recogidas en el III Plan. Las propuestas del ferrocarril del futuro que éste

55. Informe redactado el 16 de mayo de 1961 por el ingeniero Louis Armand, que fue director de los ferrocarriles franceses. Forma parte de la recopilación de documentos de la Comisión para el estudio de los Ferrocarriles Españoles, 1984. Biblioteca FFE (III F 1301).

formulaba, procedían, pues, del Plan RENFE. Para encontrar las claves de la que hemos denominado "línea española" será conveniente prestar una especial atención a algunos directivos de la empresa ferroviaria estatal.

Pelayo Martínez, ingeniero director de Transportes de RENFE, era una de las personas que, en aquellos momentos, formaba parte del selecto grupo de profesionales españoles que se relacionaban con los expertos ferroviarios europeos. Conocían y compartían los últimos avances tecnológicos del ferrocarril. Participaron, incluso, en la formulación del Plan Director Europeo de Ferrocarriles [56] en el marco de la *Commission Recherche Prospective de la Union Internationale des Chemins de Fer* (UIC), el organismo con sede en París que reúne a las principales compañías ferroviarias del mundo. El señor Martínez era el jefe del grupo que estudiaba el eje Narbona-Barcelona, lo que pone de manifiesto el gran nivel de este grupo de profesionales españoles y la alta valoración que de ellos se tenía en los círculos ferroviarios europeos.

En abril de 1977 se celebró en la ciudad italiana de Trieste, bajo la organización del Istituto por lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea, un seminario sobre los Grandes Itinerarios Terrestres Europeos. Participaron los grandes expertos en transportes de los países europeos, relatando los esfuerzos que se estaban llevando a cabo para la planificación de las redes europeas de transportes. Uno de los ponentes era Pelayo Martínez, que presentó, en francés, el idioma oficial de la UIC, su "Rapport sur l'Axe Narbonne-Barcelona". La ponencia, editada por el Instituto citado, nos ofrece unas informaciones muy relevantes.

Explica que, cuando, en enero de 1971, le fue encargada la coordinación del grupo de trabajo sobre el eje internacional, RENFE ya había sentido la necesidad de estudiar un eje Madrid-Barcelona, y que la prolongación de éste hasta la frontera francesa parecía una consecuencia natural. Añadía que la creación del nuevo eje de ancho internacional, entre Madrid y Barcelona, en una longitud de 590 kilómetros ofrecía una ocasión excelente para prolongar su trazado 148 km más, hasta la frontera francesa. Cuando escribió esto, en 1977, Martínez ya disponía del anteproyecto que la empresa consultora INECO, filial de la misma RENFE, había redactado para la compañía ferroviaria española, y por eso podía exponerlo con toda suerte de detalles:

La longitud de la línea entre Madrid y Portbou era de 738 km y tenía estaciones en Zaragoza y Barcelona. La longitud de los túneles previstos era superior a los 60 km y la de los viaductos, a 49 km. La velocidad máxima era 300 km/h y la comercial, 250 km/h, por lo que el trayecto entre Madrid y Barcelona podría recorrerse en dos horas y veinte minutos.

56. En 1973, la UIC publicó su plan director, en la que aparece el eje Narbona-Barcelona. Un año después, la revista *Internacional Railway Journal*, de noviembre de 1974, hace un reportaje, "Europe's Master Plan: Moving towards railway integration", donde hay un mapa de Europa con la línea transfronteriza mencionada, calificada como "routes which studies have already been completed".

El documento era muy completo. Disponía de un exhaustivo análisis socioeconómico, de estudios geológicos y geotécnicos del trazado y geofísicos de los túneles, y efectuaba la definición del trazado a escala 1: 5.000 en planta y en alzado. Valoraba el coste en unos 1000 millones de dólares de 1974 y estimaba que el proyecto podría tener tasas de rentabilidad razonables a partir de 1990.

En aquellos momentos de cambios políticos en España, Pelayo Martínez fue prudente con respecto a las previsiones de realización de la obra: "independientemente de la fecha ideal de inicio de la construcción que, lógicamente, será determinada por consideraciones de tipo político, social y económico, la previsión de la entrada en servicio de la obra es de nueve años, tres para la realización del estudio constructivo y seis para la construcción propiamente dicha." [57]

Se ve que la cosa iba en serio. El anteproyecto era tan voluminoso que sería conocido por los técnicos de RENFE como "el piano". Había sido dirigido por Fernando Oliveros Rives, director de la División de Innovación. Está fechado en 1975, lo que explica las continuas referencias que los directivos de los ferrocarriles españoles hacían de él. Actualmente se encuentra un ejemplar en la biblioteca de la Fundación de Ferrocarriles Españoles [58]. También INECO guarda un ejemplar y, recientemente, con motivo de la celebración de su 40 aniversario, la ha referenciado en una exposición conmemorativa e incluso en su web corporativa.[59]

Los documentos disponibles han permitido conocer aspectos sustantivos del proyecto, como su trazado. Parte de la estación de Chamartín, sale de Madrid por Valdebebas y pasa por el norte del aeropuerto de Barajas. Luego se va aproximando al trazado actual del AVE hasta Zaragoza, donde prevé una variante exterior y un acceso a la capital aragonesa con parada en la estación de Delicias. Entre Zaragoza y Cataluña también proyecta un itinerario muy similar al actual, aunque no contempla el paso por el centro de Lleida ni ninguna estación en esta ciudad. Después, el trazado sigue paralelo a la autopista AP-2, pasando por el Coll de Cabra del Camp, entre la Conca de Barberà y el Alt Camp. A la capital catalana accede por el Baix Llobregat, proyectando estaciones en Sants y la Sagrera, con un recorrido totalmente subterráneo entre Cornellà y Montcada de más de 23 km de longitud que atraviesa el Eixample por debajo de la avenida de Roma y de la calle Aragó.

Esta solución fue escogida ante la alternativa de un trazado por el noroeste del término barcelonés, con una nueva estación central en Vall d'Hebron. El trazado por el Vallès, la Selva y el Gironès es sensiblemente coincidente con el del TAV, diferenciandose sólo en el paso por Girona, donde opta por la solución de Salt, o sea, un trazado paralelo a la autopista.

57. Martínez, P. *Rapport sur l'axe Narbonne-Barcelone*. Triestre: Istituto per lo studio dei Trasporti nell'integrazione económica europea. 1977, pág. 103.

58. Anteproyecto del ferrocarril de alta velocidad Madrid-Barcelona-Portbou. Madrid: RENFE-INECO 1975. Ref. IIIB1200, 1201, y 1202 Biblioteca FFE.

59. En la web de la empresa INECO-TIFSA aparece una referencia al anteproyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Portbou como documento más relevante del año 1976.

Portada del Anteproyecto de la línea de alta velocidad, Madrid-Barcelona-Portbou.
Fuente: Biblioteca Ferroviaria de la FFE, 1975.

Otro aspecto relevante es el estudio a fondo de la geología del trazado. Participaron los geólogos más eminentes del país: entre ellos, los profesores Oriol Riba y Luis Solé Sabarís que dirigían los trabajos en el tramo aragonés y catalán, respectivamente, o el ampurdanés Lluís Pallí, que realizaría los trabajos de la demarcación de Gerona. [60]

A pesar de contener algunas diferencias con relación al trazado de la línea actual del TAV, el recorrido escogido hace más de tres décadas es de un acierto más que notable, como lo es la concepción de todo un proyecto que se puede calificar de excepcional y de hito tecnológico de primer orden en la historia del ferrocarril español.

Ante la grandeza del documento, cabe preguntarse el motivo de su práctica desaparición del escenario político y mediático. ¿Por qué, a partir de 1978, nadie ni siquiera lo menciona? ¿Por qué en los documentos de planificación del transporte o de los planes de ferrocarriles de la década de los ochenta no hay la más mínima referencia al documento? ¿Por qué hasta parece que alguien pretendió hacer desaparecer físicamente un proyecto tan grande como un piano?

Habrá que buscar las respuestas en la evolución las prioridades en la política ferroviaria, en unos años donde la gran preocupación fue la propia supervivencia de un tren sometido a una competencia feroz por parte de la carretera y del avión, y abocado a unos déficits económicos crecientes.

60. Anejo Geológico: Tomo IV. Geología Planta. 257 planos a escala 1:5000
Consultor: INECO. Geotecnia: IBERINSA.

Cada plano identifica	"Revisado por"	"Realizado por"
De la 1 a la 37 (Miralbueno): p.k. 107,385	A. Carbo Grosabel C. Martín Escorza	A. Carbo Grosabel J.M. García Mayo
De la 38 (Algra) a 63 (Las Atalayas) p.k. 107,385	Jose Luis H. Enrile	Antonio Rivas Ponce
De la 64 (Godejos) a 80 (Río Grio) p.k. 235,65	Ramón Capote de Villar	Fernando Moreno
De la 81 (Ricla) a 242 (Plantargas) p.k. 474,420	Oriol Riba Arderiu	Joaquin Villena Morales
De la 244 (Cabra) a 500 (Portbou)	Luis Solé Sabaris	Miguel Vich fins 257
Variant Zaragoza		Pedro Santenach 500
De la 81 (Ricla) a 242 (Plantargas) p.k. 474,420	Oriol a Riba	Andres Maldonado 96 Joaquin Villena Morales

17. PRIMEROS PLANES FERROVIARIOS DE LA DEMOCRACIA

El 20 de noviembre de 1975 murió el general Franco. Se iniciaba el camino hacia la recuperación de la democracia en España. El primer gobierno de la monarquía, presidido por Arias Navarro, pronto agotaría su recorrido para ser sustituido, en julio del año siguiente, por Adolfo Suárez. Con él se acometería la transición política.

Fue una época agitada, al cambio de régimen se añadía una profunda depresión económica, consecuencia de la primera crisis petrolífera iniciada en 1974 y que se prolongó en España hasta mediados de la década de los ochenta. La sociedad española se encontraba inmersa en una gran transformación social que provocó no pocas tensiones a lo largo de todo aquel periodo. Había que dar respuestas a las reivindicaciones de unos sindicatos de clase muy potentes que reclamaban y lograban importantes aumentos salariales y mejoras de las condiciones laborales, había que dotar al país con todos aquellos los servicios sociales, sanitarios, educativos y asistenciales que conllevan una gran inversión en equipamientos y en equipos humanos, había que democratizar las administraciones, empezando por el Estado, pero también los ayuntamientos y la justicia. Había que atender las demandas de autonomía que se formulaban desde Cataluña, de Euskadi y de Galicia, y a continuación las de algunas regiones españolas que no quisieron ser menos y reclamaban su cuota de poder. Había que luchar contra los violentos que, con un pretexto u otro, atentaban contra personas y propiedades. Pero, sobre todo, era necesario consensuar una Constitución que avalara el apoyo de la ciudadanía al cambio de régimen y pusiera unas sólidas bases para un futuro de convivencia y de progreso. La primera victoria electoral del partido creado a imagen y semejanza de Adolfo Suárez, UCD, permitió acometer el proceso constituyente. Aprobada la Constitución que sería refrendada el 6 de diciembre de 1978, se inició el rodaje de la joven democracia española.

Hasta 1982, cuando el PSOE ganó las elecciones, la Unión de Centro Democrático había gobernado el país, primero con Adolfo Suárez, y después de su dimisión y del fracasado intento de golpe de estado del 23 de febrero de 1981, con el ingeniero de caminos Leopoldo Calvo Sotelo. Durante los gobiernos de la transición y los de la UCD, seis personas ocuparían la cartera que tenía la responsabilidad de los ferrocarriles españoles. En una primera etapa, Leopoldo Calvo Sotelo y Luis Ortiz González lo hicieron desde el Ministerio de Obras Públicas. El gobierno surgido de las primeras elecciones de junio de 1977 creó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al que posteriormente se a añadirían las competencias de turismo, y bajo esta denominación subsistiría hasta 1991, cuando Josep Borrell fue nombrado responsable del MOPTMA, ministerio cuyas competencias abarcaban las obras públicas, el transporte y el medio ambiente. Los ministros de Transporte de la UCD fueron José Lladó Fernández-Urrutia, Salvador Sanchez Teran, José Luis Álvarez y Luis Gamir González.

AÑO	PRESIDENTE GOBIERNO		MINISTRO	PRESIDENTE RENFE / GIF	OTROS CARGOS RELEVANTES
1970	Luis Carrero Blanco (09.06.73)	Mº OBRAS PUBLICAS	Gonzalo Fernández de la Mora (14.04.070) Antonio Valdés (03.01.74)	Francisco Lozano Vicente (1970)	Salvador Sánchez Terán (1970) (Dtor. Gral. RENFE)
1975	Carlos Arias Navarro (12.12.75)			Plácido Álvarez Fidalgo (12.75)	Antonio Carbonell (1974) (Dtor. Gral. RENFE)
1976	Adolfo Suárez González (03.07.76)	Mº TRANSPORTES	Leopoldo Calvo Sotelo (05.07.76) Luis Ortiz González (21.09.76) *José Lladó Fernánde. Urrutia (04.07.77)* *Salvador Sánchez Terán (25.02.78)* *José Luis Álvarez Álvarez (02.05.80)*	Enrique Guzmán de Ozamiz (02.78) Ignacio Bayón Mariné (03.78) Alejandro Rebollo (09.80)	Enrique Aldama (1978) (Dtor. Gral. RENFE)
1981	Leopoldo Calvo Sotelo (25.02.81)		*Luis Gamir González (01.12.81)*	Antonio Carbonell (09.82)	
1982	Felipe González Márquez (01.12.82)	MOPTMA	*Enrique Barón Crespo (03.12.82)* *Abel Caballero Álvarez (05.07.85)* *José Barrionuevo Peña (12.07.88)* Josep Borrell Fontelles (11.03.91)	Ramón Boixados (12.82) Julián García Valverde (09.85) Mercé Sala (03.91)	Antonio Alcaide (Dtor. Infraestructura Transporte) Antonio Montfort (Asesor del Ministro) José Alberto Zaragoza (Sec.Est. Planificación) Fco.Fernández Lafuente (Dtor. Gral. Concertación)
1996	José María Aznar (05.05.96)	Mº FOMENTO	*Rafael Arias Salgado (06.05.96)*	Miquel Corsini (06.96) Albert Vilalta (05.97) Emilio Garcia Gallego (Presidentes GIF)	Secretario de Estado de Infraestructuras: Abril Martorell Albert Vilalta

Altos cargos de la Administración del Estado y de los Ferrocarriles, 1970-2000.

Para el ferrocarril, aquellos fueron años de crisis profunda. Parecía que todos los factores se conjuraban en su contra. La depresión económica y la creciente competencia de la carretera y del avión afectaban la capacidad de crecimiento de los volúmenes transportados y presionaban a la baja las tarifas aplicables a los pasajeros y a las mercancías. Entre 1973 y 1982 los precios de los billetes de RENFE se encarecieron el 61,4% del IPC, y las mercancías, el 88,2%, lo que era especialmente grave en un período en el cual el IPC se multiplicó por cuatro. Por el contrario, los gastos no paraban de aumentar: los salarios crecían de forma acelerada y la carga financiera de unas inversiones realizadas durante toda la década con financiación externa presionaban sobre unas cuentas cuyos resultados negativos estaban desbocados. Además los déficits debían financiarse con nuevo endeudamiento lo cual aceleraba la nefasta espiral hacia la bancarrota.

Si en 1975 RENFE había perdido 13.698 millones de pesetas, en 1982 la cifra ascendería a 124.979 millones y dos años después, en 1984, las pérdidas alcanzaban un máximo histórico de 231.065 millones de pesetas. Las elevadísimas subvenciones públicas (169.019 millones de pesetas en 1984) no conseguían poner freno al déficit astronómico de la empresa ferroviaria. Los costes de personal habían pasado en aquel período (de 1975 a 1984) de 27.708 millones de pesetas a 145.689 millones y el gasto total de la compañía, de 53.940 a 347.280 millones de pesetas, mientras que los ingresos sólo crecíeron de 40.242 a 116.215 millones. Las pérdidas de RENFE representaban cerca del 1% del PIB español y constituían una pesada carga para los presupuestos de la Administración central. Cabe decir que esta crítica situación no era exclusiva del ferrocarril español, ya que en toda Europa las grandes compañías estatales se encontraban en procesos similares, si bien no sufrían las carencias estructurales y la baja productividad de RENFE. [61]

En este contexto no resulta extraño que "el problema ferroviario" volviera a ocupar un lugar preferente en la política española lo cual se pone de manifiesto a través de los cuatro documentos de análisis y planificación que vamos a ver. En el mismo sentido las continuas controversias parlamentarias sobre el ferrocarril resultan muy significativas de la trascendencia y de la magnitud que estaba tomando la política ferroviaria en ese período.[62]

Los primeros documentos de diagnóstico y de planificación del transporte ferroviario en España a partir de la restauración democrática son:

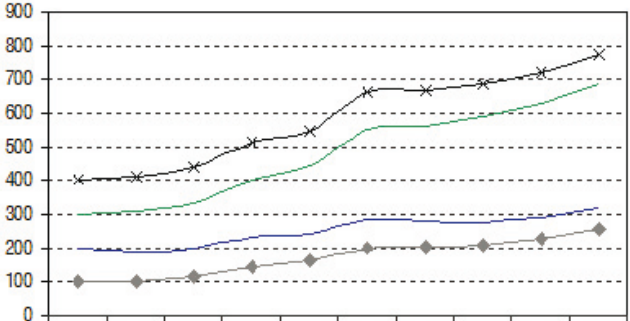
- El Libro Blanco del Transporte, elaborado por el gobierno de la UCD en 1979.

61. En relación con la situación económica de RENFE en esta etapa, véase "RENFE (1941-1991) Medio Siglo de Ferrocarril Público" Madrid: Ediciones Luna, 1995 que recoge la tesis doctoral de Miguel Muñoz Rubio. También véase el informe de la Comisión para el Estudio de los Ferrocarriles Españoles ya mencionado, que presenta un exhaustivo análisis de la situación económica y financiera de RENFE.

62. Debates parlamentarios entorno a la problemática del ferrocarril:
    - Comisión de Transportes y Comunicaciones, 19 de junio de 1979. Comparecencia del ministro Sánchez Terán.
    - Comisión de Transportes y Comunicaciones, 24 de septiembre de 1980. Comparecencia del ministro José Luis Álvarez.

- El Plan General de Ferrocarriles 1980-1991, impulsado también por el Ejecutivo centrista y que nunca llegó a ser aprobado por el Consejo de Ministros.
- El Informe de la Comisión para el Estudio de los Ferrocarriles Españoles, presentado en 1984 por una comisión de estudio ad hoc creada por el primer gobierno socialista.
- El Plan de Transporte Ferroviario, aprobado en 1987 y debatido en el Congreso de los Diputados el año siguiente.

El Libro Blanco del Transporte, subtitulado como "Directrices para una nueva política de transporte" fue promovido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La fecha del documento es el mayo de 1979. No nos consta ninguna aprobación expresa: el Ministerio se limitó a hacer público el documento y a presentarlo al Congreso de Diputados, donde el ministro Salvador Sánchez-Terán compareció ante la Comisión de Transportes y Comucaciones, el 19 de junio de 1979 donde explicaba: "El Libro Blanco realiza un análisis —creo que es una aportación interesante— de la evolución histórica del transporte en lo que va de siglo y, especialmente, en los últimos cuarenta años; sitúa al transporte dentro del contexto económico nacional del país, aportando los datos básicos sobre su participación en el producto interior bruto, en la formación bruta de capital. Fija la dimensión laboral del transporte que ocupa, directa e indirectamente, a más de 1.800.000 personas, y todo el conjunto de implicaciones que tiene el transporte en la vida nacional." [63]



	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
MERCANCÍAS/PTA constantes	100	104	103	108,7	102,3	111,8	102,5	97,8	92,4	88,2
MERCANCÍAS/PTA corrientes	100	120,1	134,9	173,2	202,8	265,2	281,6	310,4	336,2	366,9
VIAJEROS/PTA constantes	100	86,9	84,7	88,6	80,6	83,9	74,5	65,7	62,5	61,4
VIAJEROS/PTA corrientes	100	100,6	114,7	141,1	159,9	198,9	204,5	208,3	227,4	255,4

Evolución de las tarifas RENFE 1973-1982.
Fuente: Contrato Programa RENFE 1984-86.

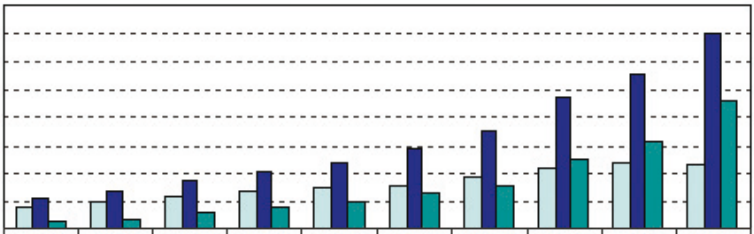
63. "Acta taquigráfica de la sesión celebrada por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, el martes 19 de julio de 1979 con asistencia del señor Ministro (Sánchez-Terán)". Sesiones Informativas Comisiones: Comisión de Transportes y Comunicaciones, núm. 2, 1979.

Se trata de un diagnóstico sobre la situación del sector del transporte en España, con referencias al marco Europeo, y de una propuesta de las directrices que debe seguir la política del Estado así como de las medidas legislativas y de planificación a acometer.

El Libro Blanco hace un trabajo importante de análisis que resulta especialmente positivo ya que parte de una visión global del sistema de transportes. No es, sin embargo, sólo un ejercicio de evaluación sectorial. Es también un programa de actuación que prevé su implantación operativa mediante 10 leyes, 12 decretos y normativas y 18 planes y programas. Calendariza esta programación en tres fases, la primera, prevista en seis meses, la segunda, en un año y la tercera, en dieciocho meses.

Desde el punto de vista conceptual, el Libro Blanco contiene varios elementos innovadores:

- El ahorro energético como factor relevante, lo que es comprensible debido a la crisis energética que estaba afectando duramente a las economías occidentales, dependientes de los combustibles fósiles.
- La necesidad de una financiación para el transporte urbano y de un marco tarifario para las infraestructuras, incluso apuntando a la tarificación por uso.
- Una visión liberalizadora de la economía y del sector compatible con la acción de la Administración como garantía del servicio público.
- Una interrelación con la ordenación del territorio y la introducción de algunos aspectos medioambientales.



	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
INGRESOS	40.242	47.689	56.549	66.552	72.182	77.794	94.704	109.891	119.585	116.215
GASTOS	53.940	66.297	86.744	104.517	118.643	142.225	174.561	234.895	276.895	347.280
DÉFICIT	13.698	18.608	30.195	37.965	49.469	64.469	79.857	124.979	157.310	231.065

Resultados económicos de RENFE 1975-1984 (Millones de pesetas).

Fuente: "La política ferroviaria durante la democracia". COMÍN F. *et al.* 150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles. Madrid. Anaya y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Pero también presenta notables deficiencias, como la desconfianza en la investigación y la innovación, el papel secundario que otorga al ferrocarril, la ausencia de

referencias al marco europeo y la falta de mecanismos de seguimiento y de control. La ambición de sus planteamientos chocó con la dura realidad de un gobierno volcado en afrontar las múltiples urgencias propias de una sociedad en profunda transformación. Como consecuencia muy pocos documentos programados vieron la luz. No fue el caso del Plan General de Ferrocarriles, objeto prioritario de interés para nuestro relato.

El plan tuvo una tramitación azarosa y polémica. Surgido del impulso dado por Sánchez-Terán a la planificación de los transportes a partir del Libro Blanco, fue promovido por RENFE y redactado por un equipo dirigido por el Subsecretario de Transportes, Alejandro Rebollo, que a partir del septiembre de 1980 sería nombrado presidente de la compañía ferroviaria estatal. El documento inicial, lo aprobó el 19 de septiembre de 1979 el Consejo de Administración de RENFE, acordando su remisión al Consejo de Ministros. Como resultado del envío, en la sesión del ejecutivo español del 16 de noviembre del mismo año se crearía una comisión interministerial para su evaluación. Esta se estructuró en diferentes grupos de trabajo y emitió un dictamen favorable el abril siguiente. El grupo primero analizó la incidencia de las determinaciones del Plan en la ordenación del transporte. En relación con la posible implantación de la alta velocidad, la descartaba diciendo que "no existen en España suficientes corredores que garantizaran un flujo importante de viajeros y mucho menos con la expansión de la aviación." Sin embargo formulaba una interesante recomendación: "lo anterior no excluye el que en su momento puedan abordarse estudios para implantar en España servicios de AV, el Grupo recomienda la adopción del ancho internacional para las nuevas líneas de alta velocidad que se decidiera establecer"[64]. Este planteamiento, tal como veremos en capítulos posteriores, se aprobaría ocho años después en un histórico acuerdo del Consejo de Ministros presidido por Felipe González, no sin grandes contradicciones y dudas por parte de la propia administración y de amplios sectores profesionales.

Otro grupo de la Comisión, el tercero, analizó los componentes financieros del PGF. Aparecieron elementos muy relevantes, como la propuesta de implementar una tasa de infraestructura de carretera para aplicar el principio de "pago por uso". En cuanto a los trenes de cercanías, propuso establecer la compensación a RENFE del déficit de explotación del servicio como contraprestación de los beneficios sociales generados. Señalaba también que no se podían planificar estos servicios sin el concurso de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos. Finalmente, aseguraba que el único compromiso presupuestario que podía aceptar el Gobierno era el derivado de un contrato programa cuatrienal. De hecho, esta advertencia resultaría premonitoria de lo que le sucedería al Plan. Cuando fue sometido a la aprobación del Consejo de Ministros de 21 de junio de 1980 no consiguió el visto bueno del ejecutivo. El ministro José Luis Álvarez, acompañado del nuevo presidente de RENFE, compareció en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el

64. "Plan General de Ferrocarriles 1980/1991. Comisión Interministerial. Conclusiones de los Grupos de Trabajo". Madrid, abril 1980. Archivo FFE, F.1380, pág. 7 del Informe del grupo I: Incidencia en la ordenación del transporte.

24 de septiembre, en una sesión dedicada a debatir el documento, para subrayar el carácter provisional de la versión del Plan: "en este momento es un estudio y proyecto de Plan, que se presentará al Gobierno. Y si es aprobado por el Gobierno, como nosotros deseamos, se traerá a este Parlamento para su aprobacion y puesta en práctica" [65]. Esto no sucedió nunca y, finalmente, el Plan General de Ferrocarriles fue aprobado por el Consejo de Administración de RENFE el 10 de julio de 1981. Tal vez como consolación, el Consejo de Ministros, autorizaría, ese mismo mes de julio, el Plan Trienal 1982-1984, que contenía una sustancial cifra de inversiones en el sistema ferroviario, 322.000 millones de pesetas. A pesar del cambio de gobierno producido en 1982, el nivel de cumplimiento de este plan trienal fue notable, ya que se invirtieron 200.150 millones de pesetas en los tres ejercicios presupuestarios, según la liquidación efectuada por la IGAE.

El PGF 1980-1991 contenía un diagnóstico del ferrocarril español en comparación con los de otros países europeos: argumentaba que si otros países mantenían unas cuotas altas de transporte ferroviario era como consecuencia del esfuerzo inversor que habían realizado. Hablaba también del tren de alta velocidad japonés, el Tokaido, pero, en cambio, no había referencia alguna al TGV París-Lyon, en fase avanzada de construcción. Mencionaba, eso sí, que "los nueve paises miembros de la CEE han concebido un plan que prevee la construcción de 8.000 km de lineas de alta velocidad en los proximos años." [66]

En el balance de la red española, presentaba como problema grave el de la falta de capacidad de la red, debido al bajo porcentaje de vías dobles (16%) y a los estrangulamientos críticos. Este es un concepto cuyo paradigma lo constituía el paso de Despeñaperros, y que se reiteraría en el planeamiento ferroviario del primer gobierno socialista. Sería precisamente la voluntad de solucionar la falta de capacidad en el acceso a Andalucía lo que constituiría la génesis de la alta velocidad española, como veremos más adelante.

Pero el gran problema del tren en España era el del déficit permanente de la explotación ferroviaria, con graves efectos sobre la gestión del sistema. Alejandro Rebollo, en su comparecencia ante los diputados, llegaría a afirmar: "Ustedes están acostumbrados a oir hablar de las cifras de déficit de RENFE, pero lo que no pueden saber es la realidad, muchas veces dramática, que se esconde detras esas cifras; que ocho días antes de una nómina haya, como ha ocurrido en este mes, 136 millones en caja y bancos y haya que pagar una nómina de 6.000 millones. Y esto no ocurre una vez, sino muchas a lo largo del año." [67]

---

65. "Acta taquigráfica de la sesión celebrada por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, el miércoles 24 de septiembre de 1980, con asistencia del señor Ministro" (Álvarez Álvarez). Sesiones Informativas Comisiones: Comisión de Transportes y Comunicaciones, núm. 19. 1980.
66. RENFE. "El Plan General de Ferrocarriles 1980-91." Edición de julio de 1979. (Biblioteca FFE III F 1633).
67. Sesiones Informativas Comisiones: Comisión de Transportes y Comunicaciones, núm. 19. 1980, pág. 14.

Un argumento recurrente del PGF era que, mientras en los otros modos de transportes el Estado invertía en la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras, en los ferrocarriles lo cargaba todo a la cuenta de resultados de RENFE. No llegaba, sin embargo, a la conclusión de separar infraestructura y servicios que, más tarde, sería adoptada por la política común de transportes.

También hacía referencia a la obligación de sufragar el mantenimiento de más de 2.000 km de líneas deficitarias existentes en la red estatal. La supresión del tráfico ferroviario en estas líneas constituye otro episodio que no sería resuelto por los gobiernos centristas.

Bajo el epígrafe "Alternativas políticas", o, en la versión definitiva, "Criterios Generales" [68] se explica que había tres concepciones del sistema ferroviario que podían responder al objetivo de mantener el servicio público:

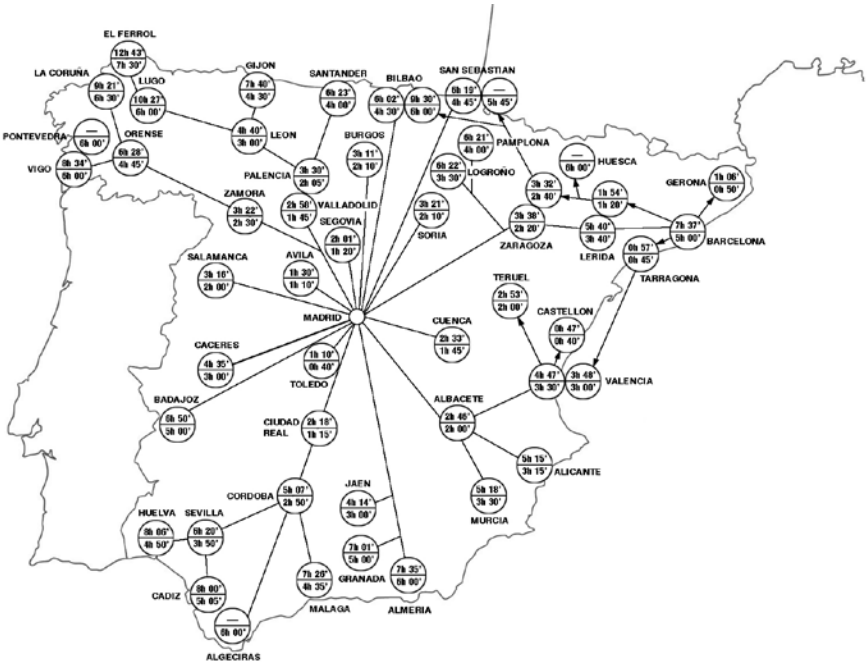
- El mantenimiento de la situación de partida. Se razona que conduciría a una espiral de mal servicio, menos usuarios, más déficit, peor servicio. Por lo tanto debía descartarse.
- La potenciación del conjunto de la red, para que, a través de la mejora selectiva de su capacidad, la modificación a fondo de los trazados principales y la adquisición de material moderno, pudiera alcanzar un incremento importante de los tráficos y ofrecer un servicio de calidad homologable a Europa.
- Sobreponer al esquema anterior un plan de servicios de alta velocidad para enlazar los núcleos urbanos principales.

De estas tres opciones se escogió la segunda, argumentando que un TAV exigiría un volumen de recursos desproporcionados a las posibilidades del país: "También hemos descartado el establecimiento de servicios de alta velocidad, no para siempre, pero sí por ahora, Porque creemos que el país en este momento no puede soportar el esfuerzo económico que ello llevaría consigo." [69]

En el PGF aparecía un esquema radial de los servicios ferroviarios con el tiempo de viaje desde Madrid, que en la versión final se sustituyó por un mapa de España sin conectar con el resto de Europa y con sólo dos conexiones transversales. Se proponen, entre otras, las siguientes reducciones de tiempo de recorrido en los servicios diurnos:

- Madrid-Barcelona. . . . . De 7h 37m a 5h
- Madrid-Sevilla. . . . . De 6h 20m a 3h50
- Barcelona-Bilbao. . . . . De 9h 30m a 6h
- Barcelona-Valencia. . . . . De 3h 48m a 3h
- Madrid-Valencia. . . . . De 4h 47m a 3h 30m

68. El documento inicial está fechado en julio de 1979 (Biblioteca FFE, III F1633), y el documento divulgativo de la versión definitiva, en marzo de 1982, aunque esta versión es la misma que la recogida en el documento "Síntesis del Plan General de Ferrocarriles", de octubre de 1980. (Biblioteca FFE, III F2009).
69. Lo defiende el Ministro Álvarez en dicha comparecencia parlamentaria. Sesiones Informativas Comisiones: Comisión de Transportes y Comunicaciones, núm. 19.1980.



Mapa comparativo de los tiempos de viaje previstos en el PGF.
Fuente: Archivo Pere Macias.

Este esquema de servicios, fruto de unas velocidades máximas de 160 km/h y sin la construcción de nuevas líneas, podemos ejemplificarlo en servicios como el Euromed entre Barcelona y Valencia, que tienen poco que ver con las prestaciones y el éxito comercial de los TAV. [70]

Una valoración del PGF pasa por remarcar, en primer lugar, su congruencia con el Libro Blanco del Transporte. En este sentido, cabe subrayar el acierto en el planteamiento de algunos servicios que, en adelante iban a jugar un papel destacado: las cercanías y el transporte de mercancías por ferrocarril. En cuanto a las cercanías, establecía la construcción de nuevas infraestructuras en el entorno de las grandes ciudades, la dotación de material autopropulsado y el establecimiento de frecuencias de 5 a 10 minutos en hora punta, todo lo cual constituía una verdadera revolución en aquel momento.

70. Índice de puntualidad en 2008 del Servicio Euromed: enero: 78,60%; febrero: 83,70%; marzo: 80%; abril: 82,25%; mayo: 77,40%; junio: 81,91% (datos Secretaría de Estado de Asuntos Constitucionales y Parlamentarios, Madrid 16 de enero 2009). Índice de puntualidad en el primer semestre de 2008 del Servicio AVE Madrid-Barcelona: 99,22% (datos de Abelardo Carrillo, director General de Alta Velocidad RENFE. *Cercle d'Infraestructures*, Tarragona, marzo de 2009).

Por el contrario, el PGF adolecía de falta de ambición en cuanto a los servicios entre las grandes ciudades, al excluir toda propuesta de nueva línea de altas prestaciones, lo que resulta comprensible por las dificultades económicas del ente ferroviario y de la misma Hacienda pública española, pero que ampliaba la brecha con el resto de países europeos donde el TAV se iba implantandoa pesar del contexto económico adverso.

Pese al dilatado lapso de tiempo que transcurrió desde el planteamiento inicial (1979) hasta la aprobación (1981) no se consiguió mejorar el Plan. Al contrario, se incorporaron elementos homogeneizadores, fruto de las demandas territoriales. En las comparecencias del ministro y del presidente de RENFE varios diputados formularon reclamaciones en defensa de líneas que no tenían mucho sentido desde el punto de vista de la rentabilidad económica y social, y que, sin embargo, debido a las presiones de los barones provinciales de la UCD, consiguieron incluir en los planes del ministerio.

Los ambiciosos objetivos de un PGF que quería constituir una opción de Estado e invertir a lo largo de sus 12 años de vigencia 1.228.000 millones de pesetas, quedaron reducidos a un documento que abría la puerta a un esquema rabiosamente centralizado y la cerraba a la implantación de la alta velocidad y asimismo renunciaba a proceder al cambio de ancho de vía del ferrocarril español. Al margen del plan trienal de inversiones 82-84, de parcial cumplimiento, este plan ferroviario perdió su vigencia como consecuencia del prematuro final del mandato del Gobierno centrista.

18. LA GRAN FRUSTACIÓN: EL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO

En octubre de 1982 se produjo un cambio en la política española. El PSOE de Felipe González Márquez ganó ampliamente las elecciones generales y se dispuso a gobernar el Estado. Muchos analistas han calificado esta alternancia política como el punto y final de la etapa de la transición. En el nuevo gobierno, se encargó la cartera de Transportes a Enrique Barón Crespo. Este, a los pocos días de tomar posesión del cargo, nombró presidente de RENFE a Ramón Boixadós, un ingeniero ampurdanés afincado en Madrid y muy bien relacionado con los sectores progresistas. Se encontró con un panorama realmente complicado en el ente ferroviario. Enseguida se puso manos a la obra para transformar la administración de los ferrocarriles españoles, aplicando nuevos criterios de gestión. Era preciso detener cuanto antes la sangría financiera y para ello emprender inmediatamente el cierre de líneas deficitarias así como el rediseño de la plantilla de ferroviarios. Dos medidas impopulares que toparían con la resistencia firme de los sindicatos [71] y de las autoridades territoriales. En los dos años y nueve meses que Boixadós ocupó la presidencia de RENFE, la disminución de efectivos del personal sería espectacular: dió de baja a más de diez mil trabajadores.

Paralelamente a la tarea iniciada desde la empresa pública, en el marco del Plan de Actuación Urgente, que recogía todas aquellas medidas inaplazables, el Ministerio se propuso emprender la reforma en profundidaddel sistema ferroviario. Para ello, el 16 de mayo del 1983, a propuesta del ministro de Transportes, Enrique Barón, se acordaba la creación de la Comisión para el Estudio del Ferrocarril en España: "el principal motivo fue considerar la difícil situación económica-financiera de los ferrocarriles españoles" [72]. La Comisión estaría formada por los siguientes miembros:

Presidente:

- Carlos Roa Rico. Ingeniero de caminos, catedrático de economía y coordinación de transporte (EICCP Madrid), ex director general de RENFE (1962-68).

Vocales:

- Luis Marco Bordetas. Economista, experto en transporte, autor del libro" Incidencia del Transporte en el Desarrollo Regional".
- Miguel Rodríguez Piñero, catedrático de derecho del trabajo, abogado sevillano; años después presidiría el Tribunal Constitucional.
- Pedro Martínez Méndez, economista formado en Barcelona bajo la órbita del profesor Mas Sardà. Había trabajado en la OCDE y en el Servicio de Estudios del Banco de España, del que fue subdirector.

71. Entre los dirigentes sindicales destaca el ingeniero de caminos Apolinar Rodríguez, que, además de ser secretario de Acción Sindical de UGT, ocupó diferentes cargos de responsabilidad en RENFE o en su entorno, entre los cuales, la presidencia de la FFE. Boixadós y Apolinar Rodríguez tuvieron una convivencia difícil, debido a las concepciones muy alejadas que tenían de la gestión de la empresa ferroviaria.
72. "Informe de la Comisión para el estudio del ferrocarril en España". Julio 1984. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Presentación.

Secretario:

- Javier Pérez Sanz. Ingeniero de caminos, trabajaba en INECO y en 1986 se incorporaría a RENFE, donde más tarde ejercería la dirección general de Cercanías y Media Distancia, hasta el año 2010.

El informe se entregó el 28 de junio de 1984. Se estructuraba en dos partes, la primera, dedicada a diagnosticar la situación del ferrocarril, con especial incidencia en España, pero con una visión referencial a los ferrocarriles europeos, y la segunda parte la conformaban las recomendaciones relativas al marco legal e institucional, y las relativas a la gestión. Veamos algunos fragmentos relevantes del informe:

> "El ferrocarril ha dejado de ser un modo universal de transporte [...] debiendo ahora especializarse en aquellos tráficos en los que tiene ventajas comparativas.
> La política ferroviaria debe integrarse en una política general de transporte.
> La Explotación ferroviaria está gravemente afectada por los desequilibrios económicos estructurales [...]. Existe un problema global de exceso de capacidad.
> Es necesaria una clarificación de las relaciones entre el Estado y las empresas ferroviarias.
> Una gestión interna adecuada de las empresas ferroviarias requiere que estas actúen dando prioridad a los factores económicos sobre los tecnológicos y guiándose [...] por un objetivo de minimización de pérdidas." [73]

Además, incluía un índice de la documentación elaborada por los miembros de la Comisión que conforma una herramienta extraordinaria para conocer la situación en que se encontraban nuestros ferrocarriles a principios de los ochenta. Entre la documentación[74] cabe mencionar los siguientes estudios:

---

73. "Informe de la Comisión para el estudio del ferrocarril en España". Julio 1984. Ministerio de Transportes y Comunicaciones, pág. 33 y sic.

74. Documentos elaborados por los miembros de la Comisión:

Por Carlos Roa Rico: "Perspectivas del Futuro Ferroviario":
1. La consideracion del futuro
2. Documentación con informes varios.
3. Rasgos significativos posibles y probables de la imagen del ferrocarril del futuro.

Por Luis Marco Bordetas:
- Siete comentarios preliminares.
- De las subvenciones a los ferrocarriles.
- Una metodología para comprender y actuar sobre empresas públicas que pierden dinero y / o causan distorsiones economicas.
- Pautas para los ferrocarriles españoles.

Por Miguel Rodríguez Piñero:
- Problemática de la gestión de RENFE.
- La Repercusión en los ferrocarriles de la entrada de España en la CEE.

Por Pedro Martínez Méndez:
- Apéndices estadísticos referidos a la información contable de RENFE.
- RENFE: probemática institucional y económica.

Por Javier Pérez Sanz:
- Análisis comparativo de los principales ferrocarriles europeos.
- Evolución estructural y productiva de la Red Ferroviaria Española.

El último día de circulación de la línea de Valladolid a Ariza, unos cuantos ciudadanos revindican su superviviencia. Foto Carles Salmerón.

- Javier Pérez Sanz, "Análisis comparativo de los principales ferrocarriles europeos" y "La evolución estructural y productiva de la red ferroviaria española."
- Pedro Martínez Mendez, "RENFE: Problemática institucional y económica."
- Carlos Roa Rico, "Sobre el futuro del ferrocarril."

El estudio dirigido por Roa fue calificado por el ministro Barón como el informe que serviría de base para la elaboración del futuro plan ferroviario del Gobierno socialista. Lo dijo en su comparecencia parlamentaria de 22 de marzo de 1984, para informar a los miembros de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios sobre el Contrato Programa 84-86 que el gobierno acababa de aprobar.[75]

Al margen de las severas recomendaciones de índole económica y organizativa que formulaba el documento, aparecían pocas referencias a la definición futura de la red y de sus características. Sin embargo, la limitada ambición de los planteamientos se ponía de manifiesto en la cuestión de los trenes de largo recorrido. Situaba las mejores posibilidades del modo ferroviario en los trayectos de media distancia (entre 300 y 400 km) y añadía que los que superaban esta magnitud deberían ser "reconsiderados críticamente".

75. Comparecencia del ministro Ángel Barón, el 22 de marzo 1984, en la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios. *Diario de Sesiones del Congreso de Diputados*, núm. 44.

También considero negativa la concepción del Informe en relación a la innovación tecnológica y a la investigación. Para sus autores la introducción de innovaciones tecnológicas en el ferrocarril no constituía un fin en sí mismo y sólo podía justificarse si se acreditaba su rentabilidad a corto plazo. Definía, en consecuencia, un modelo subsidiario de la investigación en relación con la realizada en el extranjero.

Finalmente, era muy crítico con la planificación realizada por RENFE: "Las empresas ferroviarias siempre son propensas a ambiciosos programas técnicos desconectados de las realidades económicas" [76]

Con estos planteamientos —comprensibles en el contexto de precariedad financiera de RENFE— no cabía ninguna conclusión ni recomendación que amparase la implantación del tren de alta velocidad, sino todo lo contrario. Había llegado la hora de prescindir del "piano" y de todo su entorno tecnológico y profesional. El Informe expedía su certificado de defunción con la retórica alusión a los "programas técnicos desconectados de la realidad". De hecho, fue a partir de este momento cuando el anteproyecto de AVE entre Madrid y Portbou desaparería definitivamente: no se habló más de él en las publicaciones oficiales del Ministerio ni de RENFE, y ningún dirigente socialista ni tan sólo lo mencionó en sus múltiples intervenciones en debates sobre la problemática del ferrocarril y los planes del Gobierno. [77]

La última referencia, la encontramos en un mapa que acompaña a un artículo de F. Madrigal titulado "Premisas para una Red Ferroviaria Europea de alta velocidad", publicado en la revista *Vía Libre* en enero de 1986 [78]. En el artículo se relataban todos los proyectos y realizaciones de nuevas líneas de AV en los países europeos, recogidas en el mapa mencionado reproducido de la revista francesa "Revue Générale des Chemins de Fer" de febrero del 1985, con la única excepción de la línea española, a la que no hay ningún tipo de alusión más allá del pie de foto que acompaña al mapa mencionado. Sin apenas riesgo de errar, se puede concluir que existió la consigna de ocultar aquel proyecto pionero del cual no convenía alardear en aquellos tiempos de penurias ferroviarias.

Precisamente para hacer frente a estas penurias, el día 27 de febrero de 1984, el Ministro de Economía y Hacienda, Miguel Boyer, el de Transportes, Enrique Barón,

---

76. Informe de la Comisión para el estudio del ferrocarril en España. Julio 1984. Ministerio de Transportes y Comunicaciones, pág. 58.
77. Comparecencias de los ministros de Transportes, Turismo y Telecomunicaciones ante la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios:
    - 10 de febrero de 1983. Enrique Barón para informar de la política general de su Departamento.
    - 22 de marzo de 1984. Enrique Barón para informar sobre el Contrato Programa de RENFE.
    - 19 de marzo de 1986. Abel Caballero para informar sobre la política de su Departamento.
    - 7 de octubre de 1986. Abel Caballero para informar sobre la política de su Departamento.
    - 9 de diciembre de 1986. Abel Caballero para informar sobre el Plan de Transporte Ferroviario.
78. *Vía Libre*, núm. 262 (1985), pág. 21.

y el presidente de RENFE, Ramón Boixadós, firmaron el Contrato Programa 1984-1986 entre la Administración General del Estado y la empresa ferroviaria. Se trataba de establecer el marco de relación entre quien gobernaba y quien, a las órdenes y siguiendo las directrices del Gobierno, debía gestionar la red y prestar los servicios ferroviarios. En adelante, el Estado exigiría a la empresa resultados a cambio de los recursos aportados y fijaría objetivos cuantificables para obligar a RENFE a gestionar con más eficacia el dinero público. Esta, en contraprestación, gozaría de mayor capacidad para aplicar las políticas de racionalización del gasto. Ante las protestas sociales o territoriales, podría esgrimir el argumento de que no le quedaba otro remedio: era el Gobierno quién emanaba las directrices. Puede comprenderse que la política de reducción de personal (con 11.400 bajas vegetativas en el periodo, de las cuales sólo la mitad se cubrieron con nuevas incorporaciones) sería factible gracias a contar con el aval del Gobierno. También se pactó el proceso de cierre de las llamadas líneas altamente deficitarias: las que no llegaban a cubrir ni el 23% del coste operativo. Como consecuencia del contrato programa, y después de meses de negociaciones con las comunidades autónomas, el 1 de enero de 1985 se clausuró el servicio ferroviario en 914 km de líneas de RENFE. En Cataluña, la medida sólo afectó a dos ramales de reducida longitud, el de Ripoll a Sant Joan les Abadesses y el de Granollers a las Franqueses. La línea de la Pobla de Segur se salvó a última hora gracias al compromiso de la *Generalitat* y de la *Diputació de Lleida* para asumir la totalidad del déficit de explotación.

En cuanto a las recomendaciones de la Comisión en relación con los servicios de largo recorrido, coincidían plenamente con los planteamientos ferroviarios del ministro Barón: "las caracteristicas estructurales de la Red impiden, en el estado actual de la técnica, incrementos sustanciales de la velocidad de los trenes que solo podrían derivarse de fuertes inversiones cuya viabilidad financiera es dudosa."[79] Se proponía abandonar, hasta que se dispusiera de un nuevo plan estratégico, toda gran inversión.

Esta estricta política de contención del gasto entraría en crisis cuando, desde la Dirección General de Infraestructura del Transporte, se presentó, a finales del año 1986 el avance del nuevo plan ferroviario. Hacía un año que Ramon Boixadós había dejado la presidencia de RENFE. El nuevo ministro del ramo, desde el mes de julio del 1985, Abel Caballero, no avalaba la política de mano firme del ampurdanés y forzó su sustitución por Julián García Valverde, un militante socialista alineado con el vicepresidente Alfonso Guerra que tenía experiencia de gestión en el sector público, ya que había ocupado la Dirección General del INI durante los primeros años del gobierno González.

El Plan de Transporte Ferroviario (en adelante, PTF) era fruto de esta nueva política en la que el Gobierno planifica y dirige la política, y las empresas ferroviarias

79. Comparecencia del ministro Enrique Barón ante la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, el 22 de marzo de 1984, para informar sobre el "Contrato Programa de RENFE". *Diario de Sesiones del Congreso de Diputados*, núm. 44.

se limitan a ejecutar los programas de inversión y a gestionar la explotación del servicio. Sería, pues, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones el encargado de la formulación del plan.

El avance del Plan fue presentado el 19 de noviembre de 1986 y el Plan, en su versión completa, fue aprobado por el Consejo de Ministros de 30 de abril de 1987 y enviado a las Cortes el 17 de noviembre del mismo año. Aparecería publicado en el BOCG, Serie E. N. 63, de 21 de noviembre de 1987. Su tramitación parlamentaria se sustanció, primero, en la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, donde el ministro Abel Caballero compareció en abril de 1987. Un año después, a primeros de marzo de 1988, lo hicieron el presidente y otros directivos de RENFE, el director general de Infraestructura del Transporte, Antonio Alcaide, y también el catedrático de transportes de la Escuela de Caminos de Madrid, Rafael Izquierdo. Y todavía, el día 8 de marzo, volvería a comparecer el ministro con el mismo objetivo de un año antes: presentar y debatir el PTF. Finalmente, el 27 de abril, el Congreso, en sesión plenaria aprobó las propuestas de resolución que recogerían diversos matices que no representaban en ningún caso modificaciones sustanciales en el PTF. [80]

El motivo de la tan dilatada tramitación parlamentaria del PTF, lo constituyó el amplio debate existente en torno al modelo ferroviario, y los desacuerdos importantes de la oposición y de las administraciones territoriales con el documento del Gobierno. Veamoslo.

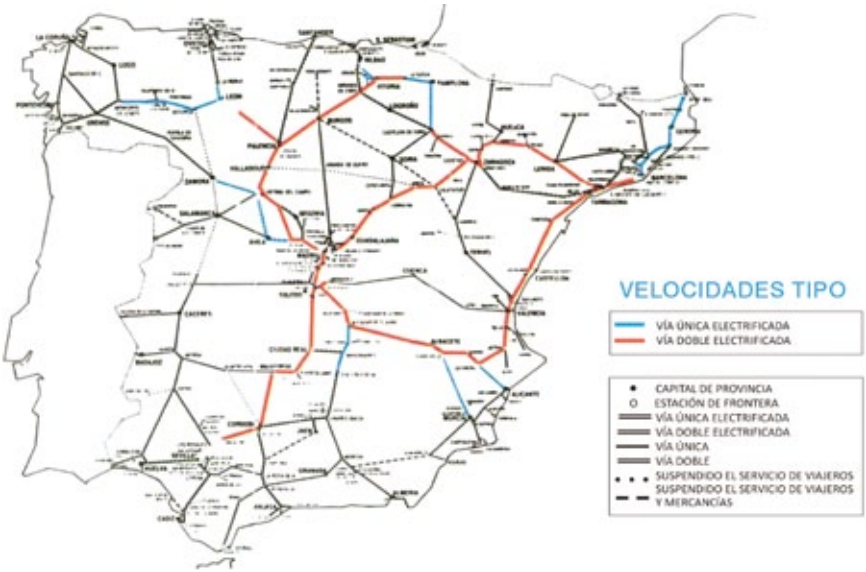
El PTF defendía que las características de la red básica debían ser homogéneas, y que su objetivo principal consistía en resolver la falta de capacidad de ciertos tramos. Para ello, preveía la construcción de variantes ferroviarias para velocidades de 200 km/h [81]. En primer lugar, la alternativa al paso de Despeñaperros, a continuación la variante del Guadarrama para conectar Madrid con el norte y el noroeste de la Península, el tramo en vía única entre Castellón y Tarragona, el nuevo acceso a Bilbao y otros desdoblamientos que se proyectarían para una velocidad de 160 km/h y, en el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia, para 200 km/h. No se hablaba de alta velocidad, y menos aún de ancho UIC, cuestiones que generarían controversias importantes en los ámbitos políticos, técnicos y sociales.

---

80 Debates parlamentarios de la aprobación del PTF:

- Comparecencia del ministro en Comisión en el Congreso. 2 de abril de 1987.
- Comparecencia del ministro en Comisión en el Senado. 22 de octubre de 1987.
- Comparecencia del presidente de RENFE y otros cargos del Ministerio y de la empresa, del profesor Rafael Izquierdo y del Presidente de SEOPAN, ante la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios del Congreso. 1 de marzo de 1988.
- Comparecencias de cargos del Ministerio, de RENFE y del presidente de RENFE en la Comisión. 2 de marzo de 1988.
- Debate en Comisión con presencia del ministro. 8 de marzo de 1988.
- Publicación de las propuestas de resolución BOCG Serie E, n º 91, 22 de abril de 1988.
- Debate en el Pleno de las propuestas. BOCG núm. 107, 28 de abril de 1988.
- Publicación de las resoluciones aprobadas. BOCG Serie E núm. 102, 21 de mayo de 1988.

81. Añadía: “y cuando la topografía lo permitiera a 250 km/h.”



Velocidades tipo previstas en el Plan de Transporte Ferroviario, MTTC, 1987.
Fuente: Archivo Pere Macias

En cuanto a los servicios ferroviarios, se preveían los trenes Inter-City, todos ellos radiales, excepto BCN-VAL, BCN-BIL y BCN-VIGO. Los tiempos de recorrido respondían a velocidades comerciales entre 110 km/h y 176 km/h, y con la excepción del trayecto de Madrid a Andalucía, resultaban frustrantes en relación con las expectativas. Por ejemplo, de Madrid a Barcelona solamente se conseguía un mejor tiempo de 5 horas y 28 minutos, con una ganancia de menos de una hora y media en relación con los servicios existentes a la fecha.

Otro déficit del Plan era su falta de referentes europeos. En aquellos momentos España acababa de ingresar en la Comunidad Económica Europea. A pesar de este hecho tan relevante, el PTF no contemplaba ningún tipo de actuación para hacer posible el cumplimiento de las políticas de transporte, que constituían, según el Tratado de Roma, una de las llamadas “políticas comunes”. El diseño de un esquema ferroviario aislado del resto del continente era más grave aún teniendo en cuenta el carácter periférico de España. Para lograr integrarse de verdad en el mercado interior europeo, la política de transportes de la administración española debería haber constituido una pieza clave. Y en el plan ferroviario del ministro Caballero, las referencias al marco europeo eran insignificantes. Ni en el diagnóstico ni en el establecimiento de objetivos había referencia alguna a la política común de transportes. Tampoco en las determinaciones del Plan, con respecto al tráfico de viajeros, se hallaba ninguna previsión de conexiones internacionales, con excepción de un servicio entre Madrid y Lisboa.

Y en cuanto a mercancías, el escenario diseñado por el PTF consistía en potenciar el sistema de cambio de ejes que utilizaba la compañía Transfesa. Ninguno de los mapas y esquemas incluidos en el documento aprobado por el Consejo de Ministros contenía ni los enlaces internacionales, ni la inserción de la red española en el esquema ferroviario europeo.

Un informe del Consejo de Cámaras de Comercio de *Catalunya*, de junio de 1988, lo denunciaba: "[...] este Plan no contempla en profundidad el problema de las conexiones ferroviarias internacionales; lo cual se especialmente preocupante cuando, desde la Comunidad Económica Europea, se avanza seriamente hacia la supresión definitiva de las fronteras, tanto en sus aspectos técnicos y fiscales, como en sus aspectos físicos. Y, sin duda, la persistencia de un ancho de vía distinto entre países crea una auténtica frontera física que agrava la posición de España como país periférico".[82]

La cuestión era de extrema gravedad puesto que el PTF se consideraba un plan estratégico a desarrollar por medio de contratos programas trienales, pero con el horizonte del año 2000. Lo que no figuraba en el Plan ni siquiera podría proyectarse antes de fin de siglo. Quizá por eso el debate parlamentario fue tan vivo.

En 1986 se vivió un primer episodio de esa dura controversia cuando el diputado Joaquim Xicoy Bassegoda, de Minoría Catalana, le pidió al ministro Abel Caballero si tenía previsto cambiar el ancho de vía. La respuesta fue contundente: "El ancho de vía en nuestro país es el que es y no lo vamos a cambiar, y yo creo que es conveniente, porque si iniciáramos una política de cambio de ancho de vías en nuestro país podriamos crear un caos de tal calibre que al final no supiéramos ni dónde estaban los trenes, porque si usted se da cuenta esto es levantar toda la infraestructura del país y volverla a colocar" [83]. La oratoria tan excitada del ministro destacaba por la falta absoluta de argumentos de peso. Caballero, refiriéndose a la utilización de la tecnología disponible de cambio de ejes como sustitutiva de la equiparación de la anchura de vía decía: "Pero es que, además, no es técnicamente necesario, porque industrialmente tenemos una ventaja [...] tenemos una tecnología muy desarrollada del cambio de ancho de eje. [...] y si alguien quiere hacer la entrada en nuestro país lo hace comprando nuestra tecnología y utilizando nuestra tecnología, luego si los demas quieren, que cambien su ancho de vía; no vamos a cambiar nosotros el nuestro, pero permitimos el tráfico. [...] Por tanto, creo que éste es un tema que está en este momento cerrado y sí les avanzo que en el plan del transporte ferroviario no se contempla el cambio de ancho de vía." [84]

82. Véase "Encuesta-sondeo a las empresas de Cataluña sobre la construcción de una nueva línea de ancho internacional desde Barcelona hasta la Frontera Francesa". Consejo de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de *Catalunya* (junio de 1988), pág. 6.

83. *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, núm. 88 (1986). Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios (sesión informativa celebrada el miércoles, 19 de marzo de 1986), pág. 24.

84. Ibídem

Meses después, el ministro Abel Caballero volvería a la Comisión. En aquella ocasión fue el profesor Ramón Tamames, presidente de la Federación Progresista como diputado de Izquierda Unida, quien formuló preguntas muy precisas al ministro: "[...] le pregunto al señor Ministro: en una época en que se está planteando la super red del TGV a nivel de toda Europa, ¿España piensa que tiene resueltos definitivamente sus problemas con unos Talgos pendulares y el sistema de Transfesa? ¿Es esa la manera de tener una capilaridad verdadera con la Europa transpirenaica, y vamos a conseguir que la red española sea una parte de la red europea?" [85]. La contraposición del modelo español de mantenimiento del ancho ibérico y de la utilización de mecanismos de cambio de ejes de los trenes para salir hacia el resto de Europa con el otro modelo, el de adopción de la anchura UIC en la red española, sería una constante a lo largo de todo el debate del PTF hasta más allá de su conclusión cuando, en diciembre de 1988, el nuevo ministro, José Barrionuevo, propició el ancho UIC para la línea Sevilla-Madrid-Barcelona-frontera francesa y el PTF entró en vía muerta. No sólo por la terca voluntad de mantener el ancho de vía diferencial, sino por no aceptar que el futuro del tren entre las grandes ciudades pasaba inevitablemente por la adopción de la alta velocidad, que no consistía en una reforma más o menos intensa de la red existente sino en la implementación de un nuevo sistema integral, donde todo, vía, señalización y material móvil, debía responder a la misma lógica de excelencia.

El catedrático Rafael Izquierdo lo definiría en su intervención ante la Comisión, el 1 de marzo de 1988, en pleno debate sobre la alta velocidad y el ancho de vía:

> "¿Qué es la alta velocidad? Esta es la primera pregunta que me formulo, porque si en estos momentos se sigue planteando qué es la alta velocidad, después de seis o siete horas de debate, me da la impresión de que todavía no sabemos realmente qué es la alta velocidad, ni de qué se nos está hablando con la alta velocidad. Desde luego para el usuario la alta velocidad nada tiene que ver con velocidades máximas ni comerciales. Lo único que le interesa, como en el caso París-Lyon, es coger el tren en Lyon o en París y recorrer 410 km en dos horas menos cinco minutos, de centro a centro. Para el usuario la alta velocidad es esta. Pero desde nuestro punto de vista la alta velocidad es un nuevo producto ferroviario que supone una dimensión del ferrocarril que supera la velocidad de los 200 km/h que, como han puesto de manifiesto los técnicos, representa el techo actual de velocidad, con las actuales caracteristicas geométricas de nuestra vía." [86]

Abel Caballero seguramente fuera informado de la intervención del prestigioso profesor y, una semana después, en su comparecencia en la Comisión, utilizó a

85. *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, núm. 11 (1986). Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios (sesión informativa celebrada el martes 7 de octubre de 1986), pág. 365.

86. *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, núm. 229 (1988). Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios (sesión informativa celebrada el martes 1 de marzo de 1988) pág. 8224.

destajo la expresión “alta velocidad”. Aunque en su Plan no aparecía este concepto, no tuvo inconveniente en hablar de “la incorporacion de la alta velocidad como elemento central del Plan” o decir que “En el Plan hay tres aspectos. El primero es la configuración de la red de alta velocidad [...]” [87]. Que no había acabado de entender la lección de Rafael Izquierdo se constataba cuando el ministro explicaba que: “este diseño de red de alta velocidad se hace en dos tramos de velocidades” y continuaba con el relato de las variantes y los desdoblamientos previstos en el PTF, con una diferencia: del umbral entre 160 y 200 km/h, se había pasado a 250 km/h en las variantes y a 200 km/h en los desdoblamientos. En la misma sesión respondió al diputado Salvador Sedó, de la Minoría Catalana, que reiteraba la necesidad de proceder al cambio de ancho, especialmente en el tramo de Barcelona a Francia, que la *Generalitat* impulsaba. Tampoco para el catalán hubo la más mínima concesión en la posición del ministro. Reconocía que habían evaluado dos opciones, la del cambio integral de ancho en toda la red RENFE y la de adoptar la nueva anchura solamente en las nuevas líneas que se deberían emprender, mencionando concretamente Sevilla-Irún y Sevilla-Barcelona, pero retomó el discurso con una sentencia contundente relativa a su opinión en torno a la posible coexistencia de dos redes cada cual con su ancho de vía: “Yo creo que es fácil deducir que esto podría tener como resultado la desaparicion del ferrocarril.” [88]

Quien desapareció del ejecutivo fue el señor Caballero. El 12 de julio de 1988, lo sustituiría José Barrionuevo, que fue el encargado de cerrar este largo debate con una decisión histórica que le honra: España adoptaría, por fin, el ancho de vía internacional.

87. *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, núm. 229 (1988). Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios (sesión informativa celebrada el martes, 8 de marzo de 1988), pág. 8.405.

88. *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, núm. 229 (1988). Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios (sesión informativa celebrada el martes, 8 de marzo de 1988), pág. 8.423.

19. CATALUÑA RETOMA LA CULTURA FERROVIARIA EUROPEÍSTA

Interesa ahora abordar el proceso que llevó al ministro Barrionuevo a adoptar esa decisión. Sin duda, tuvo una influencia fundamental su buena relación con el presidente de la *Generalitat de Catalunya*, Jordi Pujol, que se había originado a través de los contactos que mantenían ambos políticos para tratar asuntos en materia de seguridad durante la etapa que el madrileño ocupaba la cartera de Interior.

De estos contactos, hay constancia documental en el archivo Jordi Pujol, donde figura una carta enviada al ministro, con fecha 1 de agosto de 1988[89], pocas semanas después de su nombramiento. Se menciona una cena que habían compartido el 24 de junio anterior en la ciudad de Madrid donde se acordó la convocatoria de la Junta de Seguridad de *Catalunya*, el organismo que debería posibilitar el despliegue de la policía autonómica catalana, objetivo prioritario de Pujol. El President, más allá de la obligada cortesía, aprovechaba la ocasión para solicitarle un contacto inmediato con Joaquim Molins, entonces consejero de Política Territorial y Obras Públicas de la *Generalitat*, y plantear tres temas: el ancho de vía, el TGV y el aeropuerto de Barcelona. Pujol avisó a Molins de sus intenciones; hay constancia de este encargo a su consejero a través de un escrito en el cual le manifestaba su deseo que el contacto con el nuevo ministro sirviera para "hablar no tanto de las obras que estamos haciendo y que dependen de nosotros, como los grandes proyectos los cuales, poco o mucho, dependen de Madrid." [90]

Las gestiones del presidente dieron fruto inmediatamente con la programación de un viaje institucional del nuevo ministro a Barcelona. Fue el 23 de agosto cuando Barrionuevo visitó el *Palau de la Generalitat* y comió en la *Casa dels Canonges*. Estaban presentes, por parte catalana, además de Jordi Pujol y del consejero Molins, dos hombres clave en la concepción del nuevo modelo de ferrocarril a adoptar en la Península Ibérica: Albert Vilalta, presidente de Ferrocarriles de la *Generalitat*, y Joaquím Tosas, secretario general del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. La sobremesa se prolongó hasta las seis de la tarde. El fructífero diálogo de aquella tarde constituiría un episodio clave en el profundo cambio de la política ferroviaria del Gobierno español. Cuando José Barrionuevo salió del palacio de la *Generalitat*, estaba convencido de dos cuestiones: había que tomar, cuanto antes, la determinación de adoptar el ancho UIC en la red española e incorporarse de pleno al universo de la alta velocidad, lo cual solamente sería posible diseñando unas primeras líneas al margen de la red convencional de RENFE. Esta concepción ya la había escuchado de Julián García Valverde. Gonzalo Martín Baranda, que dirigiría los trabajos de construcción de la línia de Sevilla, lo relata en su libro titulado Crónica de una aventura:"la alta velocidad tal como estaba concebida era en ese momento un trayecto donde los trenes iban a ir más deprisa, pero sin influencia,

89. Archivo Jordi Pujol. I.11 (MIN-TR).

90. Archivo Jordi Pujol. Y 10.3 (CO.Pt).

sin ser testigo de un nuevo ferrocarril. Julián sabía que tenía que diferenciarlo, y en esa diferencia mostrar como debía ser el tren. De ahí su idea de hacer la línea en ancho UIC."

El éxito de la reunión de la Casa dels Canonges radica en la solidez de los planteamientos ferroviarios que tenía Cataluña. El proceso llevado a cabo y las personas que lo protagonizaron merecen, ahora, nuestro interés.

Jordi Pujol fue elegido *president de la Generalitat* como consecuencia de su victoria, contra pronóstico, en las primeras elecciones autonómicas catalanas, el mes de marzo de 1980. Cuando tomó posesión del cargo, su prioridad fue dotar de contenido a la secular institución de autogobierno, recuperada a partir del retorno de Josep Tarradellas, *president de la Generalitat* en el exilio. La posición parlamentaria de CiU en las Cortes le ayudaba en su propósito. Pujol apoyaba a los centristas y planteaba una serie de traspasos de competencias que, en pocos meses, serían asumidas por la Generalitat. Entre éstas se encontraba el de las infraestructuras, si bien quedaban excluidas las que la administración central se reservaba en función de su pertenencia a las Redes de Interés General del Estado (conocidas por su acrónimo en castellano: RIGE). Se traspasarían más de mil kilómetros de carreteras, la red de los *Ferrocarrils de la Generalitat*, los puertos marítimos con las excepciones de Barcelona y Tarragona, así como las competencias en Urbanismo y Ordenación del Territorio.

Pujol nombró consejero de Política Territorial y Obras Públicas a uno de sus hombres de máxima confianza, Josep M. Cullell. Este conformaría un equipo con los más prestigiosos profesionales de la ingeniería y del urbanismo. Albert Vilalta dirigiría el equipo técnico, desde la Secretaría General del departamento. En Urbanismo, se situó al arquitecto Joan Antoni Solans; en Transportes, a Joaquim Tosas[91], y en carreteras, a Jaume Amat. Se les encomendó la misión de modernizar un país sometido durante años a un ingente déficit de infraestructuras de transporte como consecuencia de la concepción radial de las grandes redes que, apenas alcanzaban a cruzar Cataluña en su trayecto de Madrid a Francia.

Estos técnicos compartían con Jordi Pujol la idea de que el gobierno catalán debería responsabilizarse no sólo de las vías de su estricta competencia, como lo haría una Diputación Provincial, sino de todas las del territorio catalán e incluso de las que, no hallándose en su interior, constituían piezas básicas de su conectividad. Los ferrocarriles como paradigma: la *Generalitat* debía prestar gran atención a sus trenes, transformando los ruinosos Ferrocarrils Catalans y el vetusto tren de Sarrià en un servicio metropolitano eficiente.

91. Joaquim Tosas, ingeniero de caminos, había trabajado como técnico en el Servicio de Estudios de la *Cambra de Comerç* de Barcelona entre 1972 y 1980. Este año sería nombrado director general de Transports, cargo que ocuparía hasta 1985, cuando sustituyó Albert Vilalta en la Secretaría General del *Departament de Política Territorial i Obres Públiques*. Tosas conocía, porque los había elaborado, buena parte de los estudios de la *Cambra de Comerç* en relación con las conexiones ferroviarias internacionales. Todo este bagaje se incorporaría con él a la nueva Adminstración autonómica.

Un TGV en sus colores originales, en París. Foto Carlos Salmerón, 1988.

Simultáneamente, no podía renunciar a la implementación de un esquema ferroviario que situase a Cataluña en el mapa de Europa. El conocimiento de esta concepción "nacional" propia del pujolismo resulta imprescindible para comprender la ambición de las actuaciones que describiremos a continuación.

El segundo gobierno Pujol, surgido de su victoria electoral de 1984 por mayoría absoluta, encaró decididamente el reto de conectar Cataluña con el resto de Europa a través de las grandes infraestructuras viarias y ferroviarias. El empeño no iba a resultar nada sencillo. En Madrid los primeros gabinetes de Felipe González eran extraordinariamente hostiles al Gobierno catalán. Desde su sólida mayoría, los socialistas no eran nada proclives a compartir decisiones, y menos aún cuando éstas incidían en el núcleo duro de las competencias estatales, como es el caso de las comunicaciones de carácter internacional. Pujol jugó a fondo, en toda esta etapa, un rol de protagonista en el marco de la política europea. Estableció unas alianzas internacionales bien trabadas que le permitieron presidir un organismo de la CEE, la Asamblea de las Regiones de Europa (ARE) y disfrutar de un alto prestigio en los estados más poderosos: Alemania y Francia en especial.[92]

Un primer documento de la *Generalitat* sobre la problemática que nos ocupa apareció en marzo de 1984. Se titulaba Comunicaciones Ferroviarias Transpirenaicas y fue redactado por la Dirección General de Transportes. Después de analizar el estado de la cuestión, presentaba tres líneas de actuación, con prioridad decreciente:

- La unificación de ancho de vía entre las redes del norte y del sur de los Pirineos. La mejora debía llegar como mínimo a las líneas que conducían hasta

92. Jordi Pujol presidió la ARE desde el año 1992 hasta 1996; anteriormente había sido vicepresidente.

Barcelona y el puerto y afectaba a las líneas de Portbou y de Puigcerdà. Consistía en instalar el ancho europeo en la red existente, aunque fuera a través de un tercer carril. El coste en la primera línea se evaluaba en 12.000 millones de pesetas, y en la segunda, en 5.000 milones de pesetas.

- La potenciación de las líneas existentes. Se proponían mejoras de trazado para conseguir unas velocidades más aceptables en el caso de la línea de la costa y para adecuar la de Puigcerdà al tráfico de trenes de mercancías. También se calculaban las inversiones necesarias: 9.000 y 23.000 millones de pesetas, respectivamente.
- La construcción de nuevos enlaces. En primer lugar, se recuperaba la vieja idea del transpirenaico desde la Pobla de Segur a Saint Girons por el túnel de Salau. Construirlo costaría 45.000 millones de pesetas. Y otra opción estudiada recuperaba también el antiguo proyecto de prolongar los Ferrocarriles de la *Generalitat* desde Manresa hasta Puigcerdà, con un presupuesto de 40.000 millones. Finalmente, una tercera posibilidad, de carácter eminentemente turístico, sería la de unir el tren cremallera de Núria con el "train jaune" de la Vall de l'Arieja.

La conclusión del estudio afirmaba: "hoy por hoy, lo más interesante es producir una mejora de la línea de Portbou en ancho internacional". Resulta significativo que en el estudio no hubiera mención alguna al anteproyecto de LAV de 1974, lo que pone de manifiesto el éxito de los responsables ministeriales de ocultarlo. La Administración catalana, a pesar de estar tan interesada en la cuestión, no era conocedora de la existencia del TGV de Franco.

Durante aquellos años las cámaras de comercio (sobre todo las de Barcelona y de Girona) plantearon reiteradamente la implantación del ancho de vía europeo hasta el puerto de Barcelona. La cuestión era formulada siempre a los directivos de RENFE que visitaban tierras catalanas. Por su coincidente contundencia tiene interés reproducir las respuestas que dieron al periodista José María Milagro, [93] con medio año de diferencia, dos presidentes de la empresa, el último de la UCD y el primero del PSOE:

"El coste para instalar en España el ancho internacional sería de 700.000 millones, lujo que no está a nuestra alcance." [94]

"Jamás tendremos ancho de vía internacional. Es un error histórico que hemos de seguir pagando." [95]

93. José M. Milagro, periodista de *La Vanguardia*, era experto en infraestructuras. A menudo, desde las páginas del rotativo barcelonés, tomaba partido a favor de las demandas de la sociedad catalana. A lo largo de su vida profesional reunió una gran cantidad de documentación sobre los procesos de toma de decisión en relación con las infraestructuras. Dicho material conforma el Archivo José M. Milagro, que se encuentra depositado, gracias a su donación, en la biblioteca del *Departament de Política Territorial i Obres Públiques*.
94. Declaraciones de Arturo Rebollo en *La Vanguardia* (04 de junio 1982), pág. 29.
95. Declaraciones de Ramón Boixadós en *La Vanguardia* (19 febrero 1983), pág. 4.

Sin embargo, las cámaras no desfallecían en su reivindicación, y la avalaban con numerosos y documentados estudios. En octubre de 1985 se hacía público un informe sobre: "Las relaciones por ferrocarril entre Cataluña y Francia - resto de Europa: el problema del ancho internacional". Su objetivo era efectuar un primer análisis de la problemática que presentaban las relaciones por ferrocarril entre Cataluña y el continente europeo, con una especial referencia al ancho internacional. El documento recogía las propuestas formuladas por diferentes organismos sobre la conveniencia del ancho UIC, analizaba la calidad del servicio en el transporte internacional de viajeros y las posibilidades de mejora que ofrecía la red existente; exponía la problemática del transporte de mercancías por ferrocarril y evaluaba la aplicación de los sistemas de ejes de anchura variable. También describía el nuevo panorama del ferrocarril europeo: en el sector de viajeros, debido al desarrollo de la red de TGV, y en las mercancías, por la elevación de la velocidad de los trenes y el aumento de su capacidad, al haberse autorizado una carga máxima por eje de 22,5 toneladas. Finalmente, formulaba diversas recomendaciones, de las cuales vale la pena mencionar las siguientes:

[...] "Parece conveniente incorporar en algunos tramos de la red catalana el ancho internacional" [...]

[...] "Cabría considerar el interés o no de modificar el ancho de vía sobre la infraestructura existente, llegando o no a Barcelona; construir una nueva línea apta para viajeros y mercancías o reservada exclusivamente al trafico rápido de viajeros, establecer como punto final Portbou para la prolongación del ancho internacional o bien pensar en una conexión más rectilínea hacia Perpignan" [...] [96]

La última recomendación abre la puerta a la que pasó a constituir, muy pronto, la demanda de la sociedad catalana y de la *Generalitat* [97]. Ya no se plantearía más la simple conversión de la línea de RENFE al ancho UIC, sino una nueva línea con cuatro características: ancho UIC, apta para tráfico mixto, diseñada para la circulación de trenes de alta velocidad y formando parte de la red transeuropea.

El documento de la *Cambra* hace una significativa alusión a aquel eje Narbona-Barcelona, que había sido objeto de estudio, hacía 15 años, en el marco de los trabajos de definición del Plan Europeo de Infraestructura de la UIC, dirigidos por el ingeniero de RENFE Pelayo Martínez y que recuperaba su vigencia, ya que la CEE estaba ultimando el programa a medio plazo de las infraestructuras de transporte, que se publicaría en septiembre del 1986, y que será objeto de estudio en un

96. "Las Relaciones por Ferrocarril entre Cataluña, Francia y resto de Europa: El problema del ancho internacional". Barcelona: *Cambra de Comerç, Indústria i Navegaciò*, octubre de 1985.

97. La última ocasión en la que la *Generalitat* se pronunció por la simple conversión de la línea convencional Barcelona a Portbou al ancho internacional fue en diciembre de 1985 cuando el Departament de Economia i Finances solicitó la inclusión en el Programa de desarrollo regional de la CEE de un proyecto consistente en la construcción de un tercer carril en la línea de Barcelona a Portbou. Lo recoge J.M. Milagro en "La *Generalitat* propone una línea férrea internacional entre Barcelona y Portbou". *La Vanguardia* (9 diciembre 1985), pág. 17.

próximo capítulo. En el estudio de la Cámara se dedicaba un epígrafe a la posición de RENFE en relación con la adopción de la vía de ancho europeo: "no existe constancia, en los últimos tiempos de la posición de RENFE, aún cuando en epocas pasadas (década de los años setenta) existió cierta receptividad por este planteamiento". Después de relatar los trabajos del grupo RENFE-SNCF sobre el corredor Barcelona-Narbona, explicaba que en junio de 1975 ambas empresas habían firmado un protocolo en el que figuraba un principio de acuerdo para la construcción del tramo Figueres-Portbou como trayecto inicial de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Portbou. Este episodio fue ampliamente recogido por la prensa de Barcelona y de Girona, pero desgraciadamente quedó en agua de borrajas.

El presidente de la *Cambra de Comerç* de Barcelona y, a la vez, presidente del *Consell Catalá de Cambres* era el empresario Josep María Figueras, que dio un fuerte empuje a estos organismos como impulsores de las demandas de más y mejores infraestructuras para Cataluña. Su solvencia y credibilidad le otorgaban un papel de primera magnitud en el entorno económico de la capital catalana, que él utilizaría, entre otras cuestiones, para defender la conexión ferroviaria de ancho europeo hasta el Port de Barcelona.

A partir del informe de la *Cambra de Comerç*, Figueras formularía la solicitud del ancho UIC en primer lugar al ministro Abel Caballero, el día 22 de enero de 1986. Este le respondió rechazando su demanda en una carta fechada el 12 de febrero, en el que se puede leer: "los elevados costes de construcción de una nueva línea así como los mismos problemas de explotacion hacen que en este momento no sea factible la construcción de tal línea [...]" y también utilizando el habitual argumento de defensa de "las técnicas de cambio de ancho de vía para solucionar los problemas derivados de la entrada de España en el Mercado Común." [98]

Seguramente, la banalidad de las razones alegadas por el ministro que despachó la demanda en una misiva de un folio provocó la inmediata reacción del señor Figueras que, el día 3 de marzo, escribió directamente al presidente del Gobierno, Felipe González [99]. Su carta sintetizaba los argumentos catalanes en defensa de la línea hasta la frontera. Comenzaba explicando que se trataba de una antigua aspiración que había comportado la aprobación del Real Decreto del año 1928 para la conversión al ancho internacional de la línea de Puigcerdà. También le recordaba al presidente los estudios de RENFE, en 1972, para posibilitar el corredor Barcelona-Narbona. Argumentaba, a continuación, que, a partir de la integración española en la CEE, era necesario que el sistema de transportes peninsular tuviera en cuenta el nuevo marco institucional. Frases como "el ancho actual, lejos de proteger, obstaculiza el desarrollo español" o "la integración de nuestro anticuado sistema de transportes en las redes europeas se presenta como un objetivo prioritario" o también "sin ancho ferroviario europeo, los mejores puertos marítimos

98. Archivo José M. Milagro. Carta de 12 de febrero de Abel Caballero a Josep M. Figueras
99. Archivo José M. Milagro. Cartas de 11 y 14 de marzo. Josep M. Figueras a cuatro ministros y al *president de la Generalitat*.

españoles no desarrollarán sus potenciales efectos expansivos sobre la economía" demuestran la contundencia del lenguaje del presidente de la *Cambra*. También se refería a los trenes de alta velocidad como un nuevo concepto del ferrocarril que había que introducir en España, así como la posibilidad de obtener financiación europea para la implantación de la nueva línea. La petición final no podía ser otra: "Por todo lo expuesto, las Cámaras de Comercio piden, como primer paso, la implantación urgente del trazado férreo en vía de ancho europeo desde la frontera con Francia en Portbou hasta Barcelona, con previsión de que el mismo se integre en su momento en la red europea de TGV." Para que quedara constancia de todo ello, Figueras envió copia a tres ministros, además de Caballero, a Carlos Solchaga de Economía, al catalán Joan Majó, de Industria, y al de Obras Públicas, Saenz de Coscuyuela, así como al presidente de la *Generalitat*.[100]

Felipe González no tardó en contestar. El día 20 del mismo mes de marzo remitía un acuse de recibo, comunicándole a Figueras que daba traslado al ministro competente, el de Transportes, Abel Caballero[101]. La respuesta de éste, de 18 de abril, era reiterativa en relación con la posición del ejecutivo socialista: negativa total a la línea, negativa total al cambio de ancho y defensa de las tecnologías de ejes de anchura variable y de sustitución de ejes los puntos fronterizos. La última frase la dedicaba a anunciar un ya inminente Plan de Transporte Ferroviario, que, como se ha podido comprobar, confirmaría los temores no dejando ningún resquicio a las expectativas de la nueva línea ferroviaria que Figueras, las Cámaras de Comercio y la sociedad catalana estaban planteando tan insistentemente.

100. Archivo José M. Milagro. Carta de 20 de marzo. De Felipe González a Josep M. Figueras.
101. Archivo José M. Milagro. Carta de 18 de abril. De Abel Caballero a Josep M. Figueras.

20. EL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE LA CONEXIÓN BARCELONA - PERPIGNAN

Ante una posición tan cerrada por parte del ejecutivo español, la respuesta del gobierno de la *Generalitat* no se hizo esperar: Jordi Pujol encargó un estudio de factibilidad de la conexión de ancho internacional entre la frontera francesa y Barcelona. Lo dirigiría Albert Vilalta, que en aquellos momentos presidía *Ferrocarrils de la Generalitat* y era asesor del consejero de *Política Territorial i Obres Públiques*, Xavier Bigatà. El equipo se completaba con Joaquim Tosas, secretario general del Departament y los directores generales de Transports, Robert Ramírez, de Política Territorial, Agustín de Arana, y de *Ferrocarrils*, Enric Roig. La dirección técnica del estudio la asumiría Andrés López Pita, en aquellos momentos catedrático de Ferrocarriles de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Barcelona y que había iniciado su vida profesional trabajando en la Dirección de Innovación de RENFE. Fruto de esta trayectoria profesional aportaba un bagaje muy valioso: todo el *know-how* del equipo de Fernando Oliveros, redactor de aquel proyecto pionero de AVE entre Madrid y Portbou, así como unas relaciones internacionales privilegiadas con los directivos de la SNCF y de la UIC que le permitían conocer de primera mano las innovaciones de los trenes de alta velocidad en el continente europeo, especialmente en Francia. También participó Mateu Turró, catedrático de Transportes de la UPC y director del "Institut Catalá per al Desenvolupament del Transport" [102] así como diversos ingenieros adscritos a la *Direcció General de Transports de la Generalitat*.

En pocos meses se redactó un documento que vería la luz pública el mes de octubre y que fue asumido por el *Consell Executiu de la Generalitat* el 4 de diciembre del mismo año 1986. Pocas semanas antes, el día 19 de noviembre, el ministro Caballero había presentado su PTF en el que, como se ha visto anteriormente, ni se hablaba de alta velocidad ni se conectaba la red de la Península Ibérica con Francia y el resto de Europa. Vale la pena reproducir aquel acuerdo del Gobierno catalán para comprender el divorcio inmenso que en aquellos momentos se producía entre la política ferroviaria de la *Generalitat* y del Estado:

Propuesta de acuerdo sobre transportes ferroviarios:

En diferentes ocasiones, las instituciones económicas y sociales de Catalunya han manifestado a la Generalitat la inadecuación de la red ferroviaria de Catalunya en lo que atañe a la conexión con la red europea, lo cual es causa de unas menores oportunidades de Catalunya con relación a otras regiones desarrolladas de Europa.

La integración de España en el Mercado Común y el incremento potencial del volumen de intercambios comerciales puede agravar aún más esta situación diferencial.

102. Mateu Turró, doctor ingeniero de caminos, experto en economía y planificación del transporte. Buena parte de su vida profesional, la ha dedicado a trabajar en las instituciones europeas como director adjunto del BEI (Banco Europeo de Inversiones).

El estudio de factibilidad de una conexión ferroviaria de ancho internacional entre la frontera francesa y Barcelona, redactado por el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas y por Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, lleva a cabo el análisis de la problemática de la conexión ferroviaria de Catalunya con Europa y, después de valorar técnica y económicamente todas las posibilidades alternativas, llega a la conclusión que la solución más adecuada es la de la construcción de una nueva línea ferroviaria de ancho internacional entre Barcelona y la frontera francesa.

Las competencias de la Generalitat de Catalunya son exclusivas en cuanto a las líneas de ferrocarril en su territorio. Sin embargo existe una competencia concurrente del Estado en razón de la proyección internacional que supone la conexión a la red europea y el posible interés del Estado en la mencionada conexión.

Dado el interés que tiene para Cataluña la mencionada conexión, la cual ha sido solicitada por las instituciones económicas y sociales, el Consell Executiu, a propuesta del Consejero de Política Territorial y Obras Públicas adopta el siguiente acuerdo:

1. *Dar la conformidad y asumir las conclusiones del Estudio como base previa para el ejercicio de la Generalitat en materia de ferrocarriles de interés para Catalunya y, dado que el Estado y la Comunidad Económica Europea podrán estar interesados en dicho ferrocarril, comunicar el presente acuerdo a los respectivos órganos representativos a los efectos oportunos.*

2. *Iniciar los trámites pertinentes para el establecimiento de un nuevo ferrocarril de ancho internacional entre Barcelona y la frontera francesa y, en su caso, suscribir los convenios oportunos para llevar a buen término la nueva línea con colaboración de las instancias estatales interesadas.*

Días después, el 11 de diciembre, el presidente Jordi Pujol presentaba el estudio en un acto celebrado, con toda solemnidad, en el palacio de la *Generalitat*. El *President* subrayó la firme voluntad de la *Generalitat* de construir la vía de ancho europeo de gran velocidad [103]. Era consciente de que había que enviar un doble mensaje. En primer lugar, de firmeza, para lo cual destacó la decisión de iniciar los trámites del proyecto. Pero a la vez sabía que sin convencer la administración central no sería posible formalizar ningún acuerdo con Francia, trámite indispensable para llevar a cabo la conexión internacional. Para hacer frente a la más que probable oposición del Ministerio de Transportes, Pujol prepararía una multitud de iniciativas. En primer lugar, actuaciones de gobierno: encargo inmediato del proyecto de la línea, lo que era factible dada la capacidad técnica del equipo que había redactado el estudio de factibilidad. A continuación, en estrecha coordinación con las instituciones económicas y sociales catalanas, una intensa campaña informativa con una idea-fuerza muy simple: Cataluña es Europa, el TAV es el progreso en

103. Este es el titular de *La Vanguardia* el día 12 de diciembre de 1986 en que José M. Milagro relata el acto y el contenido del estudio.

Europa. ¿Quién no desea el progreso? ¿Quien no apuesta por Europa? La sociedad catalana era profundamente europeísta aquellos años inmediatamente posteriores a la integración española en la CE y recibió con gran entusiasmo el proyecto de conexión internacional. El TAV con ancho de vía UIC constituía la mejor imagen de una Cataluña plenamente europea.

Pujol sabía que tarde o temprano debería conseguir, como mínimo, el visto bueno de Madrid. Para esta tarea contaba con un político brillante, Miquel Roca Junyent, que, desde su escaño en el Congreso de los Diputados, preparaba el terreno para futuros acuerdos con el partido socialista. Si con el equipo ministerial de Caballero era imposible el diálogo constructivo, había que preparar un escenario de futuro más positivo de cara a un hipotético cambio de las circunstancias. Cualquier ayuda sería bien recibida. La de los ministros catalanes, por supuesto. Joan Majó y, sobre todo, el Vicepresidente Narcís Serra podían ser aliados de la causa a pesar de la fuerte rivalidad entre socialistas y convergentes en Cataluña. Cuando *Ferrocarrils de la Generalitat* otorgó la medalla de oro a Serra, Albert Vilalta aprovecharía la ocasión para conseguir su complicidad. Esta estrategia culminó, como se verá, con éxito, cuando Caballero fue sustituido por Barrionuevo y éste pudo contar con el apoyo de los ministros catalanes para hacer frente a la dura oposición planteada por el poderoso vicepresidente económico Carlos Solchaga al cambio de ancho de vía, que percibía como un gasto innecesario.

Y la última línea de acción del presidente catalán era el ámbito europeo, donde desplegaría una actividad intensísima. Tanto en las mismas instituciones comunitarias, como ante las autoridades francesas y, especialmente ante los organismos ferroviarios internacionales, la presencia catalana sería muy activa, como veremos en el siguiente capítulo. Volvamos ahora al contenido del estudio de factibilidad.

La documentación que lo componía era muy completa: ocho tomos, una copia de los cuales se encuentra en la biblioteca del Departamento de Política Territorial i Obres Públiques. En primer lugar, se trazaba un panorama general del ferrocarril en la Comunidad Económica Europea, a partir de un documento al cual nos hemos referido anteriormente: el Plan Director Europeo de Infraestructura Ferroviaria de 1973, elaborado por la Comisión de Planificación de la UIC, en el que aparecía el eje Narbona-Barcelona, en el contexto de los análisis sobre el potencial de los grandes ejes internacionales. Se recogían también los últimos estudios sobre el TGV Este y el TGV Norte y su conexión con el túnel del canal de la Mancha. Finalmente, mencionando una ponencia de Jean Bouley, secretario general de la UIC, se anunciaba la conformación inminente de un esquema básico de la red europea de alta velocidad.

En segundo lugar, el estudio analizaba el estado de las relaciones por ferrocarril entre Cataluña y Europa, presentando las características y la evolución de la oferta y de la demanda existente, tanto en cuanto a transporte de pasajeros como de mercancías. En 1985, había nueve servicios diarios en cada sentido entre Barcelona y Portbou, sólo tres de los cuales tenían conexión a la frontera.

Plano de situación del Anteproyecto del Estudio de Factibilidad de la línea Barcelona-Perpignan.

Doc. Biblioteca *Departamento de Territori i Sostenibilidad Generalitat de Catalunya*.

El más rápido era un Talgo que necesitaba cerca de 2 horas para recorrer los 167 km del trayecto. Su velocidad comercial era tan solo de 91,9 km/h. Desde 1979 hasta 1984, el número de viajeros transportados estaba estancado, con una ligera tendencia a la baja. En cambio, en este período las mercancías habían experimentado un aumento significativo al pasar de 1,2 millones de toneladas a cerca de 1,6 millones [104]. A pesar de esta positiva evolución, el estudio reflejaba aspectos preocupantes del transporte de mercancías por ferrocarril con una tendencia creciente a desviar tráficos hacia el camión y, en el mejor de los casos, hacia el intercambio modal camión-tren en territorio francés para poder obviar las dificultades del cambio de ejes o del transbordo de mercancías que se efectuaba en las estaciones de Portbou y de Cerbere.

104. Datos del Estudio de Factibilidad.

Con el objetivo de mejorar la calidad de la oferta en la línea existente, el estudio evaluaba diferentes posibilidades como la reducción de los tiempos de viaje, el acondicionamiento de la vía con rectificaciones y variantes, la generalización del uso de material de ejes variables, la mejora de la explotación de las estaciones fronterizas y la utilización de ejes de ancho variable para mercancías. Un segundo grupo de soluciones preveía la implantación del ancho internacional, describiendo tres alternativas. La primera, colocando un tercer raíl en la vía existente, la segunda sustituyendo el ancho RENFE por la UIC, y la tercera, planteando la construcción de una nueva línea entre Barcelona y la frontera.

Cada una de las alternativas era objeto de una estimación de los costes que conllevaba, así como de las prestaciones que podía ofrecer. El mantenimiento del ancho RENFE, concluía el estudio, no proporcionaba ninguna solución a las necesidades de una nueva red ferroviaria como la que se estaba desarrollando en Europa. En cuanto al cambio de ancho en la vía existente, se valorava su coste en 28.000 millones de pesetas si se proyectaba para una velocidad de 200 km/h. La instalación del tercer carril resultaba algo menos costosa: entre 20.000 y 23.000 millones.

En cuanto a la nueva línea, se estudiaron dos opciones con velocidades máximas posibles en todo el recorrido de 200 y de 300 km/h, evaluándose también la conexión con el puerto de Barcelona a través del Vallés. Se analizaron diversas alternativas de trazado. Partían de la estación de la Sagrera, y aprovechaban el corredor de la autopista hasta Girona. Entre Girona y Figueres seguían el trazado de la vía convencional y a partir de la capital ampurdanesa se planteaban tres posibilidades para cruzar los Pirineos: una a través de Portbou y las otras dos por la *Jonquera*. Finalmente confluían en la ciudad rosellonesa de Elna, en el sureste de Perpiñán, donde enlazaban con la línea de la SNCF.

Se efectuaron prognosis de tráfico. Para el año 2000, los viajeros transportados serían 3.080.000 (sin la nueva línea se estimaban 1.774.000) y las mercancías 4.350.000 toneladas (o 2.981.000 sin nueva línea). Son magnitudes importantes si se comparan con los dos millones y medio transportados aquel año por el TGV París-Lyon o los cinco millones previstos para el túnel del Canal de la Mancha. A partir de estos datos, se efectuó un análisis de la rentabilidad económica, con el resultado de una TIR del 5%, que se comparaba con las tasas de otras líneas similares como el TGV atlántico (TIR del 12,9%), el TGV Este (TIR del 4%) o París-Bruselas-Amsterdam (TIR del 4,2%). La rentabilidad económica, si se añadían los efectos sociales monetarizables, alcanzaba el 10,4%. Con estos resultados, las conclusiones no podían ser más optimistas: La construcción de una nueva línea de ancho internacional entre Barcelona y la frontera francesa se presentó como la alternativa óptima para conseguir la conexión con la nueva malla ferroviaria centroeuropea, al ser viable técnicamente y rentable financiera, económica y socialmente.

Trazada con unas características geométricas que situarían el techo de velocidad de los trenes más rápidos en los 300 km/h, la nueva línea sería explotada, en una primera fase, para el tráfico mixto. La circulación de los servicios de viajeros a

una velocidad comercial de 200/220 km/h situaría la frontera a menos de una hora de Barcelona, siendo compatible con la presencia de trenes de mercancías procedentes del Puerto de Barcelona que alcanzarían una velocidad de 100/120 km/h.

Aparecen tres conceptos en estas conclusiones que demuestran cuan claras tenían las concepciones del ferrocarril los autores del estudio, en aquel remoto 1986: alta velocidad, ancho internacional y tráfico mixto. El nuevo ferrocarril debería ser un auténtico TAV capaz de alcanzar los 300 km/h abandonando, por lo tanto, la mediocridad de los 160 o 200 km/h que aparecían en el PTF. El ancho de vía a adoptar sería, lógicamente, el de la UIC. Y, como se pretendía integrar la red de la península Ibérica en Europa, facilitando el paso de todo tipo de convoyes, también permitiría un uso mixto, o sea compatible con los trenes de mercancías. No en vano Joaquim Tosas, uno de los autores del estudio, afirmaba que el futuro del puerto barcelonés estaba íntimamente vinculado a la posibilidad de expedir trenes directos desde el recinto portuario hasta cualquier ciudad europea.

En la revista *Espais*, editada por el *Departament de Política Territorial i Obres Públiques*, aparecía, poco después, un artículo de Albert Vilalta: "*Catalunya* pide una línea férrea de alta velocidad." Calificaba la línea como "la infraestructura más importante que se puede hacer en *Catalunya*, la que debe permitir librarnos de un error histórico y entrar en el siglo XXI en igualdad de condiciones con otras regiones europeas" [105]. Pero quizás lo más relevante de su mensaje era cuando afirmaba que esta línea no constituía más que un primer estadio de cara la extensión de la red hasta Madrid o hasta Valencia. Una concepción radicalmente opuesta a la de los planteamientos radiales del Ministerio de Transportes.

105. *Espais*, núm. 4 (1987), págs. 4-8.

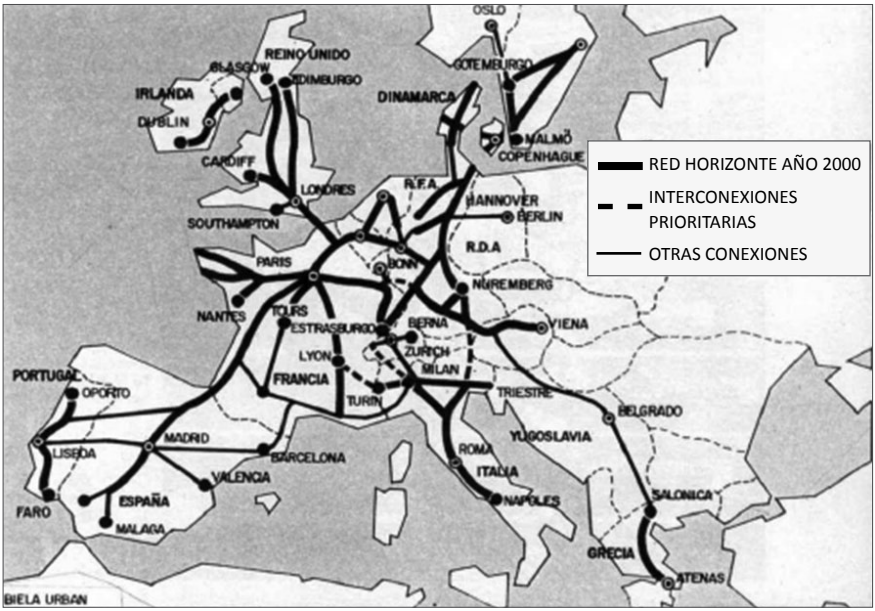
21. UNA INTENSA ACCIÓN EXTERIOR

Resulta fácil comprender que el Gobierno español defendió ante las instituciones europeas sus propios planteamientos ferroviarios. En consecuencia a la Comisión de la CE no le quedaba más remedio que reproducir en sus documentos las propuestas del PTF enviadas desde Madrid. Aquel año 1986, la Comunidad se había comprometido, al fin, en la implementación de la política común de transportes. A partir de la sentencia del Tribunal de La Haya que, el año anterior había condenado por inacción a la propia Comisión, y a partir del Libro Blanco para el objetivo de un mercado único, también de 1985, los dirigentes europeos se pusieron a trabajar en firme y presentaron dos documentos muy trascendentes: el mes de julio, el informe "Hacia una red europea de trenes de gran velocidad" (COM (86) 341 final) y, en septiembre, la comunicación de la Comisión al Consejo Europeo "Programa a medio plazo de infraestructura del transporte" (COM (86) 340 final).

En el segundo documento se señalaba la necesidad de una actuación comunitaria en el campo de las infraestructuras para posibilitar la realización de una red moderna que contribuyera a la unificación del mercado interior: los sistemas de transporte resultaban esenciales para facilitar el intercambio tan deseado de personas, bienes y servicios que perseguía la Comunidad. Para alcanzar este ambicioso objetivo, la Comisión preconizaba diversos instrumentos. En primer lugar, la definición de una red de interés comunitario, de la que se presentó una primera versión para el ferrocarril, la carretera y las vías de navegación fluvial. A continuación, formulaba un programa a medio plazo para la realización de las infraestructuras consideradas prioritarias y, en este sentido, proponía la aprobación de un reglamento marco que fijara los criterios para la selección de dichas infraestructuras y las condiciones para poder disfrutar de apoyo financiero por parte de la Comunidad.

En la red de enlaces ferroviarios de interés comunitario, aparecían las principales líneas de RENFE, con una jerarquización en tres categorías que respondía a las determinaciones del PTF: las de nueva construcción, las que debían mejorarse y el resto. Como líneas "nuevas, construidas o en construcción" figuraban el tramo Ciudad Real-Córdoba y la travesía del Guadarrama desde Madrid, camino de Valladolid. En cambio, del itinerario entre la capital del estado y Barcelona, bajo el epígrafe de "líneas a mejorar", solamente aparecían los tramos de Ricla a Calatayud y Zaragoza a Barcelona. En el Corredor del Mediterráneo, la actuación se limitaba al tramo de Vinaròs a Tarragona y no había ningún tipo de previsión con respecto al tramo entre Barcelona y Francia.

Si las anteriores determinaciones eran pésimas desde la óptica catalana, aún resultaban más inaceptables las referidas a las actuaciones consideradas prioritarias, las que deberían conformar el programa a medio plazo. En el epígrafe 6, correspondiente a "mejor integración de la red comunitaria de las regiones periféricas", se podía leer:



Red Europea de trenes de alta velocidad. Informe de la Comisión Europea, 1986.

6.2. Eje que asegura la comunicación con la Península Ibérica: en función de los estudios y de los programas adoptados a nivel nacional por los gobiernos español y portugués, se han hecho patentes las prioridades siguientes:

- Eje Algeciras-Madrid-Irún, ferrocarril y carretera.
- Eje Barcelona-Madrid-Lisboa, ferrocarril y carretera.
- Eje por carretera Narbona-Algeciras.

La exclusión de la conexión ferroviaria entre Barcelona y la frontera encendió todas las luces de alarma en Cataluña. En el otro documento de la Comisión, el informe “Hacia una red europea de trenes de alta velocidad”, se confirmaba esta exclusión. Allí, como “red horizonte 2000”, sólo aparecía el itinerario Córdoba-Madrid-Irún-París. El triángulo Madrid-Valencia-Barcelona y la conexión de la capital catalana con Francia merecían el inquietante apelativo de “otras conexiones”, lo que en realidad representaba su exclusión de cualquier calendario. Corregir el plano anexo a este documento se convirtió en el objetivo prioritario del Gobierno de la *Generalitat*.

Para empezar serìa necesario actuar ante las instituciones europeas, especialmente en el Parlamento, ya que este debía validar el informe de la Comisión. Por lo tanto, existía la posibilidad de modificar el contenido en el trámite de la Eurocámara. El diputado Carles Gasòliba que presidía el *Patronat Català* Pro-Europa presentó, el 7 de julio de 1986, una propuesta de resolución para incluir la línea Barcelona-

Narbona como una de las prioritarias. El trámite fue largo, se prolongó más de un año, hasta septiembre del año siguiente. Durante el debate, el eurodiputado francés Jean-Claude Pasty defendió las tesis de Gasòliba: "es esencial que la unión de Toulouse y Barcelona a la red proyectada pueda hacerse, si no se desea que estas regiones del centro de Francia y de una parte de España, sobre todo de Cataluña, queden separadas de las grandes redes de intercambios y de las grandes redes económicas que van a establecerse en el interior de la Europa del mañana".[106] No hubo suerte: la enmienda Gasòliba fue rechazada y la resolución que daba conformidad al informe fue publicada por el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* el día 19 de octubre de 1987[107]. Se reproducía como anexo el esquema de las conexiones prioritarias en 2000: toda la fachada mediterránea de la Península Ibérica quedaba en blanco. La conexión entre la Península Ibérica y el resto de Europa debería ser la de Irún.

Las relaciones exteriores de la *Generalitat* tenían, por suerte, otros frentes abiertos. Especialmente interesante a los efectos de este relato fue el de la participación del Gobierno autonómico en los foros internacionales. El *president* Pujol promovió diversas instancias que le permitirían disfrutar de unas privilegiadas relaciones políticas en Europa. En primer lugar, cabe mencionar la Comunidad de Trabajo de los Pirineos formada por las comunidades autónomas del sur del macizo y por las regiones francesas de su vertiente septentrional, además del estado de Andorra. Desde su sede en la ciudad aragonesa de Jaca, este organismo resultaría extraordinariamente activo en cuestiones territoriales y ambientales. Definió para las redes viarias y ferroviarias del entorno pirenáico unos esquemas que contaron con una amplia aceptación y sirvieron para forzar a los dos Estados a avanzar en la implementación de las infraestructuras que preveían. Además de promover propuestas concretas, la colaboración del presidente catalán con los líderes de las regiones francesas de Midi-Pirinées y del Languedoc-Roussillon creó fuertes sinergias y una sólida alianza entre Pujol y los respectivos presidentes regionales, Dominique Baudis y Jacques Blanc, dos políticos muy influyentes en el escenario institucional de la República. Con el último, que presidió la región durante bastantes años, se conformó un eje Barcelona-Montpellier que, a lo largo de todo el proceso de promoción de la línea ferroviaria de alta velocidad, funcionaría con absoluta coordinación y gran eficacia.

Otro ámbito de colaboración exterior fue el de los llamados "cuatro motores de Europa", además de Cataluña, Baden-Württemberg, Lombardía y Rhone-Alpes. Creada también a instancias de Pujol, esta agrupación permitía compartir experiencias de regiones que constituían las locomotoras económicas de los respectivos estados y que sufrían problemáticas similares en su relación con la respectiva administración central. Esta agrupación situaba Cataluña en una posición de privilegio en el marco de las regiones económicas europeas. La filosofía de Jordi Pujol consistía no solamente en jugar un papel de lider regional en el escenario

106. Debates del Parlamento Europeo, núm. 2-355, 15-09-87, pág. 38.

107. *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, núm. C281, 19.10, pág. 76.

europeo, sino también en ejercer un potente liderazgo político con el doble objetivo de contribuir al dinamismo económico continental y de plantear ante Europa el reconocimiento del estatus nacional de Cataluña.

Un organismo específico del ámbito de los transportes, impulsado por el Gobierno catalán, CITRAME, la Comisión Interregional para el Transporte en el Mediterráneo, sería creado en 1985 y su secretario general fue el catedrático Mateu Turró. Centró su labor en la definición de una política de infraestructuras más focalizada en las regiones de la fachada mediterránea de la CE. En el marco de los trabajos emprendidos para diseñar esta red, se celebraron en Barcelona, el marzo de 1987, las II Jornadas de la entidad. En la reunión se enfatizaron los efectos positivos que el establecimiento de una red de TAV podía tener sobre las regiones mediterráneas. Andrés López Pita fue el responsable de llevar a cabo el estudio correspondiente que vería la luz tres años después.[108] Se trataba de ir sumando argumentos y contar con múltiples complicidades para defender la conexión ferroviaria que interesaba a Cataluña.

Desde la sociedad civil también se colaboraba estrechamente con el Gobierno para lograr el objetivo común. En diciembre de 1987, el Colegio de Ingenieros de Caminos de *Catalunya* organizó un ambicioso simposio titulado "Grandes proyectos en una Europa vertebrada". A lo largo de quince días, destacados especialistas y responsables de administraciones públicas participaron en el evento. Al margen de la intrínseca relevancia de las ponencias, constituyó una ocasión inmejorable para dar a conocer los objetivos del proyecto ferroviario catalán. Entre los asistentes cabe destacar el presidente de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, Sr. Georgios Anastassopoulos, que explicó la evolución de los debates en la Comisión en relación con el programa de infraestructuras a medio plazo. Quizás lo más relevante de su intervención fue la alusión positiva hecha al Estudio de Factibilidad de la *Generalitat*, confirmando así que los esfuerzos de ésta para conseguir apoyos al proyecto progresaban adecuadamente.[109]

También participó en el simposio Eduardo Peña Abizanda, director general de Transportes de la Comisión Europea. Era un alto funcionario comunitario muy sensible a los planteamientos de Cataluña, al cual Jordi Pujol profesaba una especial consideración ya que, en diversas ocasiones, había apoyado las demandas formuladas desde Barcelona. Su ponencia, dentro de la prudencia debida, avalaba las tesis catalanas en relación con el ancho de vía europeo y en relación con la implementación de una red de alta velocidad.[110]

Otro destacado miembro de la comunidad ferroviaria que intervino en la Jornada fue Philippe Roumeguère, director de Equipamiento de la SNCF que, gracias a

108. Andrés López Pita. "Impacte del TGV en les regions del Mediterrani". Barcelona: CITRAME 1990.

109. "Allocution de Georgios Anastassoupulos, President de la Comissión des Transports du Parlament Europeen". Barcelona, 10 de diciembre 1987. Archivo Milagro.

110. "El futuro del ferrocarril en Europa". Eduardo Peña Abizanda, Director General de Transportes de la Comunidad Europea; Barcelona, diciembre 1987. Archivo Milagro.

la capacidad de persuasión de Albert Vilalta y Andrés López Pita, se convirtió en un ferviente aliado de Cataluña. A partir de este momento, las relaciones entre la empresa ferroviaria francesa y los directivos de FGC serían muy fluidas y permitirían un nivel elevado de coordinación en los trabajos de definición del tramo internacional de la línea, así como un absoluto apoyo de la compañía francesa al proyecto del TGV mediterráneo.

A nivel internacional, la *Generalitat* podía contar cada día con más valedores de su proyecto ferroviario. Pero la Comunidad Económica Europea, en caso de controversias internas, tenía que dar la razón a los Estados, los cuales, en definitiva, eran los "socios" del organismo. Los altos funcionarios europeos, tanto los españoles como los de otras nacionalidades, sentían una gran simpatía hacia las demandas catalanas, las consideraban solventes y plenamente integradas en la política común de transportes, pero no podían obviar las posiciones del ministro Abel Caballero, dedicado durante aquel año 1987 a pregonar las excelencias de su PTF y obsesionado en paralizar las pretensiones del gobierno de Jordi Pujol. Este percibió que, a pesar de los crecientes éxitos de su política exterior, debería jugar la batalla decisiva en el seno de las instituciones estatales. Por esto, simultáneamente a la intensa dedicación a las relaciones internacionales, tenía que continuar presionando para conseguir que el proyecto de TAV de Barcelona a Perpignan contara con el visto bueno de la Administración del Estado.

Casi un año después de haberse adoptado el acuerdo de impulso de aquella línea de alta velocidad, la cual, recordemos, contenía el mandato "de establecer los convenios oportunos con las instancias estatales", y a pesar de haber recibido, el Estudio de Factibilidad, reiteradas descalificaciones por parte de los responsables ministeriales, Pujol consiguiría la creación de una comisión técnica paritaria entre el Ministerio de Transportes y RENFE, de una parte, y la *Generalitat* de la otra, con el objetivo de analizar la propuesta catalana de conexión con tren de alta velocidad y ancho de vía internacional entre Barcelona y la frontera francesa. De los trabajos de esta Comisión, tenemos constancia documental a partir de cuatro tomos que recogen la posición de la *Generalitat* y la del Estado, y que nos permiten dedicarle un capítulo por su excepcional interés.[111]

111. Esta documentación se encuentra en la Biblioteca del *Departament de Política Territorial i Obres Públiques*. A pesar de haber sido redactada a instancias de una de las partes de la controversia, nos merece mucha credibilidad, ya que incluye los documentos emitidos por las dos partes y refleja, por lo tanto, las posiciones del Gobierno Central y de la *Generalitat de Catalunya*.

22. LAS CONTROVERSIAS DE LA COMISIÓN MIXTA

El lunes 2 de noviembre de 1987 se constituyó en Madrid la comisión mixta copresidida por el subdirector general de Infraestructura del Transporte, Carlos Sorni y por Albert Vilalta, presidente de *Ferrocarrils de la Generalitat*. En la primera sesión se fijaron las reglas de funcionamiento. Para empezar la parte estatal expondría por escrito cuál era su opinión y sus comentarios en relación al Estudio de Factibilidad de la nueva línea. A partir de este informe, la comisión se reuniría para debatirlo, después de lo cual la parte catalana tendría la oportunidad de responder a través de otro escrito que sería la base de la siguiente reunión, la cual a su vez, podría generar una nueva réplica. Este proceso iterativo tenía como objetivo la resolución de las discrepancias.

Desde el principio se remarcó el carácter técnico de los trabajos de la comisión. Carlos Sorni lo subrayaba: "no nos corresponde tomar decisión alguna sobre si la vía de ancho europeo se tiende o no. Esta es una decisión política que corresponde al Gobierno." [112] El cometido de los comisionados era formular unas conclusiones técnicas en torno al proyecto y se proponían hacerlo en un calendario muy ajustado: en un plazo mínimo de dos meses y en uno máximo de cuatro. Aquellas conclusiones, según Sorni, deberían proporcionar a las autoridades políticamente responsables la posibilidad de tomar una decisión, con pleno conocimiento de causa, sobre las ventajas y defectos del proyecto.

Pocos días después de la reunión constitutiva, el 12 de noviembre el Estado entregaba su primer informe. De su contenido, muy crítico con el Estudio de Factibilidad, se puede tener una idea a partir de las declaraciones del ministro de transportes. El diario La Vanguardia las resumía con el titular: "Caballero advierte que el proyecto catalán presenta deficiencias técnicas." [113] Además, el ministro se adjudicaba la paternidad de la creación de la comisión: "una vez que recibí el proyecto y constaté sus dimensiones, lo analizaron los tecnicos del Ministerio y de RENFE, constataron esas deficiencias y entónces le planteé al *president* Pujol la conveniencia de establecer esta comisión mixta que se encargase única y exclusivamente de ver si es posible cerrar este proyecto técnico." Las manifestaciones del ministro además reiteraban su tesis contraria a la anchura de vía europea, efectuando una acérrima defensa del PTF, que preveía una actuación de mejora de la línea de Barcelona a Portbou para alcanzar una velocidad máxima de 160 km/h, y avalaba las tecnologías de cambio de ejes para posibilitar los tráficos internacionales de pasajeros y de mercancías. Alguien debía haber informado al ministro de la supuesta inconsistencia de la propuesta catalana diciéndole que bastaría con una comisión de bajo perfil para desmontarla. Un grave error del cual reaccionó rápidamente: el mes de diciembre nombró un nuevo presidente de la parte estatal: el director general de Infraestructura Ferroviaria, Antonio Alcaide, uno de los artífices

112. Brunet, J. M. "La Administración Central duda que traer el TGV hasta Barcelona cueste 50.000 millones". *La Vanguardia* (3 noviembre 1987), pág. 21.

113. Brunet, J. M. *La Vanguardia* (18 noviembre 1987), pág. 17.

del PTF, pasó a presidir la representación ministerial. Su primera decisión consistió en retirar el primer informe y en entregar uno nuevo el día 16 de diciembre, cinco días antes de la segunda reunión de la comisión.

En esta sesión, los representantes de la *Generalitat* respondieron a las cuestiones planteadas en el informe estatal y se acordó que ampliarían sus razonamientos por escrito. La entrega de esta respuesta lleva fecha de 11 de enero, conforma el primero de los cuatro tomos y recoge tanto el informe del ministerio como el de la *Generalitat*. La aplicación de la metodología acordada en un marco de profundas disensiones dilataría los trabajos de la comisión hasta septiembre de 1988, mucho más allá del plazo máximo que se había establecido, si bien el período de mayor intensidad corresponde al primer cuatrimestre del año 1988 [114]. En las reuniones que se celebraban para analizar cada uno de los papeles, había pocos acuerdos, y menos empatía entre los representantes de las dos partes que defendían apasionadamente sus respectivas posiciones. A petición expresa de la parte estatal, no se levantaron actas, de modo que la constancia escrita de la actividad de la comisión queda limitada a los cuatro tomos mencionados.

Los restantes miembros de la comisión, además de los respectivos presidentes y de Carlos Sorni, fueron, por la parte estatal, Rafael García Alcolea, subdirector de Estudios del Ministerio, un cada vez más influyente Javier Pérez Sanz, en funciones de asesor del presidente de RENFE y un ingeniero que había participado en aquella Dirección de Innovación de los años setenta, Manuel Mejía, que ostentaba el cargo de jefe de estudios de la compañía ferroviaria española. Por la parte catalana, el catedrático de Transportes Mateu Turró, el director general de FGC, Enric Roig, Miquel Ángel Dombriz, jefe del Servicio de Estudios de la *Direcció General de Transports* y Andrés López Pita, que también había formado parte del equipo de Fernando Oliveros y que, desde la cátedra de Ferrocarriles de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Barcelona, daba cobertura técnica a las tesis defendidas por la *Generalitat*.

A partir del análisis de los cuatro informes de la parte estatal, se puede deducir la estrategia seguida por el Ministerio consistente en una cerrada defensa del modelo ferroviario definido en el PTF. Un ferrocarril basado, como hemos visto, en una visión homogénea de la red básica, sin preveer ninguna línea segregada de la red convencional, ni tampoco el concepto de alta velocidad, ni mucho menos el cambio de ancho de vía. Hay que tener en cuenta que en aquellos meses del invierno y de la primavera de 1988 se estaba debatiendo en el Congreso el citado Plan y por lo tanto, el equipo de Abel Caballero actuaba bajo la consigna de no aceptar las propuestas innovadoras y revolucionarias de la *Generalitat*, que apuntaban de lleno a la línea de flotación del PTF.

Desde el principio, el equipo Alcaide planteó dos cuestiones en su línea argumental: la defensa de la actuación de mejora de la línea convencional de Barcelona

114. La parte estatal entregó informes con fechas de 16 de diciembre de 1987, 8 de febrero, 25 de marzo y 29 de julio de 1988. Y la parte catalana lo hizo el 11 de enero, el 22 de febrero, el 16 de mayo y el 20 de septiembre de 1988.

Cambiadores de ejes de dos anchuras en las instalaciones de la empresa Transfesa en la Estación de Cervera, utilizados para permitir el tránsito de trenes entre Redes de diferente ancho. Foto Pere Macias, 2008.

a Portbou prevista en el citado PTF y la crítica del Estudio de Factibilidad de la *Generalitat*, centrándose en tres aspectos: el metodológico, la evaluación de los costes, y la evaluación de los beneficios. Dicho de otra manera: se empezaba defendiendo la previsión del PTF y se terminaba cuestionando la solvencia de la propuesta catalana. Por ejemplo, el tercer informe del Ministerio, de 25 de marzo, que era el más prolijo, dedicaba cinco capítulos a la defensa del PTF y sólo tres a rebatir el estudio de la *Generalitat.*

En los primeros informes aparecían unas cuestiones que fueron contundentemente rebatidas por la parte catalana. Se trataba de "la actualización del entorno internacional" y de "la definición de la infraestructura". En la primera, bajo el pretexto de analizar los acontecimientos producidos en la esfera europea desde la aparición del Estudio de Factibilidad, se hacía una lectura sesgada tanto de la política común de transportes como de las decisiones del gobierno francés con respecto a la extensión de su red de TGV. La tesis ministerial consistía en cuestionar la capacidad del ferrocarril para competir con la carretera y con el avión en los tráficos internacionales. Si bien no podían obviarse los procesos de liberalización del sector de la carretera y del transporte aéreo propiciados por la política común de transportes, no es menos cierto que uno de los objetivos prioritarios de ésta consistía en la potenciación de una red ferroviaria capaz de captar tanto el tráfico de pasajeros entre las principales ciudades del continente, como los crecientes flujos de mercancías que el nuevo mercado interior contribuiría a generar.

En cuanto a la actuación de la administración del Estado francés, la valoración del ministerio era muy simple: si los franceses no construían el tramo de LGV Avignon-Perpignan, no tenía sentido el enlace internacional: "teniéndo en cuenta la situación actual y las perspectivas que por el momento son previsibles, estaría fuera de lugar y sería desproporcionada una actuación por parte española en el tramo Barcelona-frontera francesa." [115]

Ambas cuestiones serían contestadas por la parte catalana en su informe del día 11 de enero, y ya no aflorarían más a lo largo del debate. Seguramente los representantes del ministerio se cerciorarían de la solidez de las relaciones internacionales de los catalanes y, sobre todo, de la sintonía existente entre las directrices de la política común de transportes y el proyecto catalán, mientras su PTF ni siquiera contemplaba las conexiones ferroviarias con el resto del continente.

También las preguntas formuladas por la parte estatal en relación con la definición de la infraestructura, entre ellas las relativas a las hipótesis de diseño de la sección transversal de los túneles, o sobre el drenaje de la plataforma o el coste del vallado perimetral de la línea, desaparecieron de la agenda, cuando la parte catalana explicó que no correspondían al contenido de un estudio de factibilidad, sino a la fase del proyecto. Pero al margen de este argumento, todas estas cuestiones estaban justificadas técnicamente. Por ejemplo, la sección adoptada para los túneles era la que la SNCF había proyectado en sus líneas del TGV. Resulta sorprendrente el celo inquisidor del ministerio en relación a esta cuestión. Sobre todo si se conocen las circunstancias de la elección del gálibo de los túneles de la línea de Madrid a Sevilla. El relato de Martín Baranda sobre como se decidió dicho gálibo resulta significativo:

> "¿Por qué no buscamos una solución intermedia entre los franceses y los alemanes? Creo que es la solución que vamos a tener que tomar. Debe andar por los setenta metros cuadrados. ¿Te parece 75 m^2 que es un número redondo? Con la ironía que le ha caracterizado Alfonso García Pozuelo, director técnico de Ingeniería Civil de RENFE añadió: pero, tu mandas, que para eso eres el jefe."

Una vez resueltas las dos cuestiones, los miembros de la comisión se centraron en la argumentación de sus posiciones. Los representantes del Estado emplearían gran parte de los esfuerzos a defender la permanencia del ancho de vía ibérico, alegando la eficiencia de los sistemas existentes para garantizar la continuidad de los flujos de viajeros y de mercancías: el procedimiento de cambio de ejes de Talgo, aplicado a los trenes existentes entre Barcelona o Madrid y París, el cambio de ejes que Transfesa efectuaba en Irún y Cervera e incluso el intercambio modal que tenía lugar en Le Boulou. Reproducimos a continuación algunos de los argumentos del informe de 25 de marzo:

> "[...] El Talgo ha resuelto, por la vía de la compatibilización del vehículo, el problema del diferente ancho de vía. Esto lleva implícitos dos aspectos: o bien otras redes adoptan el sistema Talgo, adquiriéndolos para potenciar sus-

115. Informe de 16 de diciembre de 1987. Cuestiones formuladas por el MTTC/RENFE, pág. 5.

pensión relaciones internacionales con España [...] o bien, lo que podría ser más probable, delegan en la empresa española la prestación de sus servicios internacionales con la península Ibérica. [116]

Las operaciones de cambio de eje y transbordo de carga sobre el plazo global medio de transbordo, aunque no se ha evaluado, se reconoce que tienen poca influencia en el plazo total. [...] En último caso, las pérdidas de tiempo derivadas estrictamente de los transbordos o cambio de ejes, no desaparecerían en ningún caso para el 75% del tráfico de mercancias existentes, ya que ésta es la proporción del tráfico que, en el mejor de los casos, debería cambiar de ancho en Barcelona.[117]

[...] Es decir, el efecto Le Boulou trasladado a Barcelona no solamente reduciría los tráficos actuales de RENFE entre Levante y Barcelona, sino que es muy probable que indujera desplazamientos de tráficos de forma completa hacia la carretera." [118]

La respuesta de la parte catalana calificaba las reflexiones sobre el Talgo como un ejemplo, bien de un optimismo desbordado que no se correspondía con la realidad, bien como una muestra sorprendente de desconocimiento de la problemática de las relaciones internacionales: "Pensar que, en el contexto de integración europea, una sola empresa puede mantener la llave de los servicios internacionales por ferrocarril con nuestro país es tratar de esconder por la vía de la huida hacia adelante la existencia del problema del diferente ancho." [119]

En cuanto a la cuestión de las mercancías, la respuesta catalana también resultó contundente: "No es aceptable afirmar, como se deduce del escrito del MTTC/RENFE, ni siquiera a nivel de hipótesis, que la construcción de la nueva línea de ancho internacional constituye un riesgo para el transporte de mercancías para las otras líneas de RENFE, cuando, de hecho, lo que supondrá será un complemento para mejorar la oferta de los servicios internacionales actuales." [120]

De todos modos, la gran controversia de la comisión giraba en torno a la validez del Estudio de Factibilidad, concretamente en la validación de los criterios empleados para efectuar la evaluación financiera de la alternativa óptima, o sea, del trazado apto para tráfico mixto y para 300 km/h entre Barcelona y Elna. Los principales argumentos de la parte estatal para cuestionarlo eran los siguientes [121]:

- Ausencia de un estudio específico de tipo origen/destino para caracterizar la demanda, lo que obligó a que las previsiones de tráfico de viajeros se hubieran hecho en función de una sucesión de hipótesis de difícil constatación.

116. Respuesta al Documento de la representación de la *Generalitat de Catalunya* por parte del Ministerio de Transportes (Madrid, 25 de marzo de 1988), pág. 25.

117. Ibídem, pág. 19.

118. Ibídem, pág. 8.

119. Documento de la Representación de la *Generalitat* sobre las Cuestiones formuladas por el MTTC/RENFE el 25 de marzo de 1988 (Barcelona, 16 de marzo de 1988), pág. 17.

120. Ibídem, pág. 25.

121. Según el documento de 25 de marzo.

- Infravaloración notable de los costes de la inversión necesaria en material móvil. Se dudaba tanto del número de trenes necesarios como del periodo de amortización de 35 años, que se consideraba excesivo.
- Adopción de una tarifa (6 Pta/vkm) que se veía inadecuada para un servicio de alta calidad como el previsto. En este caso, el ministerio consideraba esta previsión demasiado conservadora.
- Disconformidad con la tasa de crecimiento anual acumulativo de las mercancías del 4%, tasa que no se consideraba ni prudente ni conservadora.
- No inclusión de los costes de la penetración de la línea desde Montcada a Barcelona: los ingresos de la línea se calculaban con un servicio desde Barcelona, pero la inversión sólo desde Montcada.
- Disconformidad con los criterios adoptados para definir la alternativa de referencia. El Ministerio creía que para definir este escenario base de comparación sería suficiente una actuación consistente en desplazar las instalaciones de la frontera en torno a Figueras y transformar desde este punto hacia el norte las instalaciones al ancho internacional, mientras que hacia Barcelona se mejoraría la línea existente, bajo los criterios del PTF. Esta alternativa tendría un coste de una tercera parte de la alternativa de referencia del EF y, por tanto, afectaba negativamente el VAN obtenido por el hecho de haberse utilizado una inversión mucho menor como base de los cálculos.

	ESTUDIO DE FACTIBILIDAD Octubre 1986	NUEVA EVALUACIÓN Abril 1988
Tasa actualización	4%	6%
Período evaluación	35 años	25 años
Inversión	46.370	59.470
Previsiones tráfico	Viajeros 2% Mercancías 4%	Viajeros 2% Mercancías 5,2%
Tarifas	Viajeros 6,32 Ptas/km Mercancías 5,0 Ptas/km	Viajeros 9,0 Ptas/km Mercancías 5,0 Ptas/km
VAN diferencial	7.632 MPtas	1597/ -6776 MPtas
TIR	5%	6,25/ 4,9%

Datos del Estudio de Factibilidad comparados con su revisión del 1988.
Fuente: Elaboración propia a partir del Documento de la Representación de la *Generalitat de Catalunya* sobre las cuestiones formuladas por el MTTC/RENFE el 25 de marzo de 1988. Barcelona, 16 de mayo de 1988.

Conviene situar esta línea argumental en el contexto de los acontecimientos que se estaban produciendo. Aquellos meses de marzo y abril se debatía el PTF en el Congreso de Diputados y se trabajaba a todo ritmo en las obras de la nueva línea de Madrid a Córdoba, en las que no sólo no había preocupación alguna por su rentabilidad, sino que se ejecutaban con un nivel improvisación que encarecía continuamente el proyecto. Sin dejarse influir por estas circunstancias ajenas a su proyecto que les podrían haber reportado favorables comparaciones, la representación catalana se esmeraba en responder disciplinadamente a todas y a cada una

de las cuestiones planteadas por la parte estatal, hasta el extremo de modificar la evaluación financiera realizada en el EF para tener en cuenta las sugerencias ministeriales y seguir las directrices del PTF.

En primer lugar se consideró un plazo de evaluación de 25 años y una tasa de actualización del 6%, en línea con las demandas del ministerio.

En cuanto a la penetración de la línea en Barcelona, la *Generalitat* arguyó que no figuraba en el EF la definición del trazado urbano al tratarse de una decisión que superaba el ámbito del estudio mencionado. Pero aceptó introducir un sobrecoste de 5.000 millones de pesetas correspondientes al trazado de los 6 km entre Montcada y la estación de Barcelona-La Sagrera, la cual debía construirse en un emplazamiento que había sido previamente señalado por la *Direcció General d'Urbanisme*.

En cuanto a la previsión del 4% como cifra del crecimiento anual acumulativo del tráfico de mercancías, la parte catalana lo tuvo muy sencillo. En la nueva evaluación se utilizarían las previsiones del propio PTF que establecía para el periodo 1985-2000 una tasa del 5,2% que podía alcanzar un 17%. En relación con los pasajeros, se razonaba que no existía proyección alguna del tráfico internacional de pasajeros en dicho plan, pero sí para los tráficos de los principales corredores peninsulares en los cuales se preveeía un aumento entre el 2% y el 4%. La Generalitat adoptó la primera cifra y realizó un análisis de sensibilidad para estimar el incremento de rentabilidad en caso de que el aumento alcanzase el valor anual acumulativo del 4%.

También aceptó incluir una partida de 3.900 millones de pesetas correspondientes a la inversión en material móvil, solucionando así la petición de la parte estatal que dicha partida no se computase en el capítulo de amortización a lo largo de su vida útil, sino como una inversión que había imputar en cada ejercicio, según el ritmo de incorporación de los trenes al servicio.

En la cuestión de la tarifa media inicial aplicable, la parte catalana aceptaría también la sugerencia estatal. Recogió algunas tarifas aplicables a tránsitos internacionales, como el Talgo nocturno Barcelona-París, cuyo valor era de 10,3 Pta/ vkm. Al final se fijó una tarifa inicial de 9 Pta/vkm.

El cambio de alternativa de referencia también fue atendido, ya que la nueva propuesta de la *Generalitat* recogió las previsiones del PTF con respecto al tramo Barcelona-Portbou a 160 km/h y, como aquél no contemplaba ninguna mejora de las conexiones internacionales, salvo la de Lisboa con Madrid, se añadió el coste de la modificación del ancho de vía entre Figueres y Portbou para solucionar los problemas de falta de capacidad en la frontera. En cualquier caso, una vez atendidas las demandas estatales, la nueva evaluación financiera de la línea de alta velocidad de Barcelona a Perpiñán resultaba todavía más positiva, con unos valores de la TIR entre el 4,9% y el 6,25%, frente al 5% del Estudio de Factibilidad.

Aquel mes de abril de 1988, cuando Vilalta y su equipo redactaban esta respuesta al tercer informe de la parte estatal, las posiciones catalanas no parecían contar con muchas posibilidades de éxito. Veamos las resoluciones aprobadas por el Congreso en su debate sobre el PTF:

> "El Congreso de los Diputados considera especialmente adecuadas las actuaciones Propuestas en el PTF correspondientes a los nuevos accesos Ferroviarios a Andalucía y al norte-noroeste de España, así como al desdoblamiento y la adecuación a velocidades máximas de 200 km/h del triángulo Madrid-Barcelona-Valencia.

El Congreso de los Diputados considera acertado el criterio establecido en el Plan de Transporte Ferroviario para la modernización de infraestructuras, que da prioridad a la necesaria eliminación de los estrangulamientos existentes, mediante la creación de variantes a alta velocidad (250 km/h) y mediante la duplicación de los tramos con mayor utilización.

	REPRESENTACIÓN GENERALITAT	REPRESENTACIÓN MTTC/RENFE
COSTES NUEVA LÍNEA	Montcada a frontera: 47.374 Mptas Penetración a la Sagrera: 5.000 Mptas Cambio ancho Mollet-Papiol:1.344 Mptas **Estación intercambio modal: 1.000 Mptas**	Montcada a Frontera: 47.374 Mptas Penetración a la Sagrera: 5.000 Mptas Cambio ancho Mollet-Papiol: 1.344 Mptas **Estación Intercambio modal: 3.000 Mptas**
ADQUISICIÓN MATERIAL MOVIL	**Trenes de viajeros: 16.500 MPtas** **Trenes de mercancías: no se contempla por innecesario.**	**Trenes de viajeros: 18.000 Mptas** **Trenes de mercancías: 17 locomotoras y 1.136 vagones: 11.990 Mptas**
TARIFAS	**Viajeros: 9,00 Ptas/Vkm (sin IVA)** **Mercancías: 5,00 Ptas/Vkm (id.)**	**Viajeros: 7,7 Ptas/Vkm (sin IVA)** **Mercancías: 3,7 Ptas V/km (id)**
PREVISIONES TRÁFICO VIAJEROS	Base: **1,47 millones el 1985** Incrementos anuales hasta el año 2.000: 2% Tráfico captable el año 2.000: 1,3 millones	Base: **1,15 millones el 1985** Incrementos anuales hasta el año 1991: 2% Desde el 1992: 3% Tráfico captable el año 2.000: 1,3 millones
PREVISIONES TRÁFICO MERCANCÍAS	**Base:1,66 millones Tn el 1985** Incrementos anuales del 5,2% hasta el 2.000 y del 4% desde el 2.000	**Base: 1,56 millones Tn el 1987** Incrementos anuales del 5,2% hasta el 2.000 y del 4% desde el 2.000
COSTES DE EXPLOTACIÓN	Viajeros: 720 Ptas/tren-km Mercancías: 661 Ptes/tren-km	Viajeros: 720 Ptas/tren-km Mercancías: 661 Ptas/tren-km
PERÍODO EVALUACIÓN INVERSIÓN	**25 años**	**20 años**

Comparación entre los datos de la *Generalitat* y las de la representación estatal.
Fuente: Elaboración propia a partir del Documento de la Representación de la *Generalitat de Catalunya* sobre la Evaluación financiera realizada por el MTTC / RENFE el 29 de julio de 1988. Barcelona, 20 de septiembre de 1988. Los datos en negrita corresponden a los desacuerdos entre las dos partes.

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que tanto la modernización como las condiciones de explotación de la red básica se homogeneicen con criterios aplicados integradamente al conjunto de dicha red. Las actuaciones no deberán evaluarse aisladamente en función de relaciones concretas, sino especialmente por su repercusión sobre la totalidad de la red básica." [122]

Ninguna de las resoluciones presentadas por los grupos parlamentarios de la oposición que solicitaban la adecuación al ancho UIC o bien que instaban al gobierno a acometer la construcción de la LAV Madrid-Barcelona-frontera francesa contó con el apoyo de los diputados socialistas, que cerraron filas y mostraron un apoyo sin fisuras a la política ferroviaria de Abel Caballero.

Aquel més de abril, Jordi Pujol había recibido una carta del ministro, en la que este explicaba sus planes para la línea de Madrid a Barcelona: "Así, en el horizonte del Plan (año 2000) la relación podrá ser cubierta en 4 horas y 7 minutos, lo que supone una velocidad comercial de 151 km/h y permitirá que el servicio ferroviario sea totalmente competitivo con el prestado por los restantes modos de transporte."[123]

Resulta una obviedad que estos planteamientos sólo podrían modificarse de producirse un relevo al frente del ministerio. Haría falta un nuevo titular de la cartera que estuviera dispuesto a escuchar todas las opiniones, incluso las que chocaban frontalmente con el núcleo duro del ministerio que planificaba la política ferroviaria, ajeno a cualquier opinión externa. Desde RENFE, Julián García Valverde acataba disciplinadamente los criterios aunque existían crecientes divergencias entre los directivos de la empresa ferroviaria y los altos cargos ministeriales.

Cuando Barrionuevo asumió la nueva cartera a primeros de julio, todo comenzaría a cambiar. El último escrito de la parte estatal de la comisión mixta, enviado el 29 de julio, modificó radicalmente las formas y el contenido. Se limitaba a presentar una nueva evaluación financiera de la línea, aceptando parcialmente las hipótesis de la *Generalitat*. En justa correspondencia, también el tono de la respuesta de la parte catalana, fechada el 20 de septiembre, fue muy distinto. Ya no tenía sentido una confrontación como en la etapa de Caballero y por lo tanto el informe se limitaba a elaborar una tabla comparativa de las respectivas evaluaciones formuladas por una y otra administración. Las leves diferencias que aparecían en dicha tabla constituían el mejor augurio que el Estado finalmente asumiría el proyecto de la *Generalitat*.

El cambio de perspectiva del ministerio permitió la aceptación de las tesis catalanas también en Europa: la línea de Barcelona a Montpellier figuraría como uno de los ejes ferroviarios prioritarios de la CE. Las decisiones que se adoptaron aquel otoño no solamente afectaron a esta línea, sino también a la que se estaba construyendo, la de Sevilla, a la que vamos a dedicar los siguientes capítulos.

122.BOCG n. 102. Serie E. 21 de mayo 1988.

123.La carta, con fecha de 14 de abril, se encuentra en el archivo Jordi Pujol.

23. DE LA MEJORA DE DESPEÑAPERROS AL AVE EN ANCHO UIC

Los orígenes de la que sería la primera línea española de alta velocidad, Madrid-Sevilla se remontan a julio de 1978, cuando la dirección comercial de RENFE entregó a Ignacio Bayón presidente del ente ferroviario, un estudio sobre la problemática y el futuro de los trenes diurnos de largo recorrido, con el horizonte del año 2000, estudio que planteaba la opción —que años después reflejarían el PGF de la UCD y el PTF del PSOE— de la modernización homogénea de la red de interés general y descartaba la posibilidad de construir nuevas líneas segregadas de alta velocidad. En el documento se analizaban las causas de la tendencia negativa que se había producido en el tráfico de viajeros de largo recorrido durante los cinco años anteriores, y se llegaba a la conclusión de que las causas determinantes eran la baja velocidad comercial de los trenes y su escasa frecuencia. Estas circunstancias se achacaban a las deficientes características de la red básica: un porcentaje nímio de vías dobles (16%) que no permitía siquiera al mejor material móvil existente (los trenes TALGO) velocidades comerciales superiores a los 80 km/h, muy alejadas de los 120 km/h en los 140 km/h que alcanzaban los ferrocarriles europeos.

La conclusión del estudio para resolver la problemática consistía en una serie de actuaciones para aumentar la capacidad de la red. Estaban perfectamente diagnosticados los tramos más saturados de la red. Su capacidad teórica, calculada según los criterios de la UIC, era superada en diferentes tramos. Entre estos destacaba, con una saturación de más del 120%, el de Santa Cruz de Mudela en Linares, en el acceso a Andalucía por el paso de Despeñaperros, verdadero cuello de botella de 75 km en vía única, con radios de 300 metros y pendientes de hasta 16 milésimas. Para solucionar este estrangulamiento de la red, RENFE y el Ministerio de Transportes anunciaron, a principios de 1979, un Plan de transformación integral del eje ferroviario Madrid-Andalucía.[124] Comprendía la construcción de doble vía en el tramo anteriormente mencionado y también en el de Linares a Córdoba, de ejecución mucho más sencilla gracias la orografía del valle del Guadalquivir. Se pretendía preparar toda la línea para velocidades máximas de 120 km/h a 160 km/h, con el objetivo de conseguir un tiempo de viaje de 4 horas y 50 minutos para recorrer los 574 km existentes entre Madrid y Sevilla. En cuanto al paso de Despeñaperros, el plan proponía analizar dos alternativas, con el horizonte de 1983-87 para su ejecución: o bien acometer el desdoblamiento de la vía en el trazado existente o bien construir un nuevo trayecto que había sido sugerido por el ingeniero de RENFE, José M. Muñiz Aza, en otoño de 1978.[125]

Sería en el marco de este análisis, el 13 de julio de 1979, a partir de una reunión técnica de la dirección de Planificación de RENFE, aparecía el primer esquema de

124.“Plan de transformación integral del eje ferroviario Madrid-Andalucía”. *Vía Libre*, núm. 182 (1979), págs. 8-10.

125.Lo relata José M. Muñiz Aza en su libro autoeditado “La verdad sobre el AVE”.

un nuevo trazado que se denominaría Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía desde la meseta. Consistía en abandonar el acceso histórico a la región meridional por Manzanares y Linares, sustituyéndolo por el primer tramo de la línea de Manzanares a Badajoz, precisamente hasta la localidad de Brazatortas desde donde se construiría un nuevo trazado para atravesar Sierra Morena hasta Alcolea, cerca de la ciudad de Córdoba. Por ello, en adelante se hablaría de la variante de Brazatortas o también del acrónimo NAFA para hacer referencia a este proyecto. El nuevo itinerario contaba con el apoyo del presidente de RENFE, Alejandro Rebollo, que, en su comparecencia ante la Comisión de Transportes y Comunicaciones de 24 de septiembre de 1980, acompañando el ministro Luis Álvarez, anunciaba su trazado, aunque sin utilizar ninguna de estas dos denominaciones. Decía Rebollo: "[...] por ello se construye una línea directa entre Ciudad Real y Córdoba, acabando con el colapso que prácticamente todas las circulaciones pasen por Despeñaperros."

No sería hasta 1985 cuando aparecería una primera variación de este esquema. Se trataba del aumento de la velocidad de diseño de la nueva variante. Hasta aquel momento la velocidad máxima prevista en la red española era de 160 Km/h. Tenemos noticia del cambio de criterio en relación a este parámetro gracias a Manuel F. Cachán, representante del sindicato CCOO en el Consejo de Administración de RENFE. En un artículo en Vía Libre en junio de 1985,[126] relataba que la empresa ferroviaria estaba preparándose para alcanzar velocidades de 200 km/h. Lo hacía con una obra modesta, la de adecuación de la vía en un tramo de 34 km de la línea de Madrid a Irún, en la provincia de Burgos, para realizar pruebas a aquella velocidad. Explica Cachán que serviría como experiencia real para que la nueva variante Brazatortas-Córdoba pudiera adaptarse a esta velocidad de proyecto.

Otro sindicalista ferroviario destacado, Apolinar Rodríguez, de UGT, que participaba como director-gerente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en el seminario "Europa y las nuevas infraestructuras ferroviarias" celebrado el verano de 1986 en la Universidad Internacional Menendez y Pelayo de Santander, se refirió al nuevo ferrocarril Madrid-Córdoba, la pieza clave del cual sería la variante Brazatortas-Alcolea, y describió con precisión sus características: 117 km de longitud, ancho de vía ibérico, velocidad de proyecto de 200 km/h, pendiente máxima limitada a 12 milímetros y un coste estimado en 38.000 millones de pesetas para la variante y 71.000 millones para la inversión total del corredor.

Poco después, el día 11 de octubre de 1986, el proyecto se presentaba oficial y solemnemente en Sevilla, con la significativa presencia del vicepresidente del Gobierno, Alfonso Guerra. Se habló de la nueva línea ferroviaria de penetración a Andalucía y se la trató como la obra ferroviaria de mayor envergadura realizada en la España del siglo XX. Gracias a este proyecto, la distancia entre Madrid y Sevilla se reduciría a 482 km (finalmente, serían 471) ¡con una velocidad máxima de 250 km/h! La fijación de este parámetro de diseño constituyó un nuevo episodio en el enfrentamiento entre los técnicos de RENFE y los del ministerio. A lo largo del

126."RENFE Hacia el siglo XXI". *Vía Libre*, núm. 257 (1985), págs. 21-22.

mes de setiembre los primeros “conspirarían”, en palabras de Martín Baranda, para conseguir superar el listón de los 200 Km/h que el Ministerio había establecido como tope de velocidad para el proyecto. Para los ingenieros de RENFE los 250 implicaban un salto tecnológico necesario para revolucionar el ferrocarril en España. La ambición de sus planteamientos era de tal magnitud que desconfiaban abiertamente del equipo de Abel Caballero, calificándolo como “unos antíguos pusilánimes”. El propio Martín Baranda relata en su libro “El Ave Madrid-Sevilla, crónica de una aventura” como García Valverde consiguió en el último momento la complicidad de Alfonso Guerra para vencer la resistencia de Caballero a la alta velocidad y como los directivos de RENFE alcanzaron su objetivo: “La noche de antes, con traición, nocturnidad y alevosía, con todos los agravantes, (…) iba a cambiar todos los letreros de la estación, poniendo 250 en lugar de 200.”

Esquema del Nuevo Acceso Ferrovario a Andalucía, NAFA
Fuente: Archivo Pere Macias.

La duración del viaje entre la capital y Sevilla sería de tres horas. Para lograrla era necesario no sólo construir la nueva variante, sino también acondicionar el tramo de Madrid a Brazatortas, completando la duplicación de vía y adecuándola para la circulación de trenes a la velocidad mencionada. En la información que

daba *Vía Libre* [127] ese mismo mes de octubre, aparecían algunos datos relevantes presentados con suma prudencia ante la controversia interna existente. En primer lugar, la referencia, sobre "la posibilidad de habilitar los tramos más favorables para admitir velocidades de 250 km/h". También se mencionaba la voluntad de acometer conjuntamente todas las actuaciones del corredor para reducir el plazo de ejecución de ocho a cinco años. El objetivo de que la línea completa estuviera en servicio de cara a la Exposición Universal de Sevilla en 1992 constituía motivo suficiente para este acelerón. El presupuesto previsto para la actuación desde Madrid, hasta Córdoba era de 76.459,4 millones de pesetas, presupuesto que financiaría el Estado con el apoyo de los Fondos FEDER con cinco anualidades de 1987 a 1991. Finalmente hay que destacar que, en el acto de Sevilla, donde también estaban presentes el ministro Abel Caballero y el presidente de RENFE, García Valverde, se anunció la inminente presentación del PTF que, como sabemos, consolidaba la política ferroviaria basada en las variantes y en el acondicionamiento global de la red básica para conseguir la homogeneización de las prestaciones. A pesar de este objetivo igualitario del Plan, vale la pena constatar que, incluso antes de hacer público el contenido del planeamiento ferroviario, ya se dió un trato preferente a la línea del sur, que se dimensionaba más allá del objetivo de los 160 km/h de la red básica o los 200 km/h del triángulo Madrid-Valencia-Barcelona.

Todo sería muy rápido a partir de aquel momento. En diciembre del mismo año se expuso al público el proyecto básico, lo cual permitió al Consejo de Ministros de 30 de enero de 1987 declarar la utilidad pública y autorizar la ocupación urgente de los terrenos afectados. Las expropiaciones se llevaron a cabo en el plazo de dos meses. Simultáneamente, se redactó el proyecto constructivo de la variante, aprobado por el director general de Infraestructura del Transporte, Antonio Alcaide, el 13 de abril de 1987. La contratación de los cuatro tramos en que se dividió la variante fue realizada en un breve período de tiempo, ya que las obras fueron adjudicadas en el mes de julio. En menos de un año desde la presentación de la nueva línea se había conseguido aprobar los proyectos, tramitar las expropiaciones y adjudicar los contratos. Fue todo un récord que constataría la prioridad absoluta que el gobierno español había dado a la nueva línea: era el proyecto emblemático de Felipe González.

El resto del trayecto de Madrid a Brazatortas tuvo una tramitación paralela e igualmente acelerada, a pesar de una importante modificación que sufriría el trayecto entre Ciudad Real y Madrid. Ya hemos relatado que la previsión consistía en aprovechar la línea de Manzanares a Madrid por Alcàzar de San Juan. Cuando los ingenieros de RENFE evaluaron las actuaciones necesarias para su adecuación, se encontraron con un problema insoluble. El nivel freático estaba muy alto y obligaba a una costosa y laboriosa obra que no podía emprenderse en una línea tan intensamente ocupada como la que permitía el acceso a Andalucía y a Levante. La alternativa que se tomó fue aprovechar la práctica totalidad del trazado de la línea

127. Torres de Rocaberti. "Madrid-Cordoba, en dos horas y cuatro minutos". *Vía Libre*, núm. 272 (1986), págs. 7-10.

de Ciudad Real a Madrid, que podía duplicarse fácilmente y sin grandes problemas para la interrupción del tráfico ferroviario. Por si fuera poco, esta alternativa suponía una reducción adicional de 11 Km en el trayecto hasta Sevilla. En noviembre del 1987 ya se disponía de los proyectos constructivos de los seis tramos en que se había dividido esta actuación. En este caso, con una novedad significativa: todo el trazado se proyectaría para una velocidad de 250 km/h. Simultáneamente, los tramos de la variante de Brazatortas se fueron adecuando a esta velocidad, con la excepción del tramo de mayores dificultades orográficas entre Adamuz y Villanueva de Córdoba, donde se limitó a 215 km/h.

Una tramitación tan acelerada se explica por la máxima prioridad política que tenía el proyecto. En la actualidad estos plazos ya no serían posibles a causa de la obligación de realizar los trámites de evaluación del impacto ambiental previos a la aprobación del proyecto constructivo. Esta disposición entraría en vigor en España el mes de julio de 1988, cuando todos los proyectos ya estaban en plena ejecución. Una de las críticas que sectores ecologistas y detractores de la alta velocidad formularon a la nueva línea, conocedores de la directiva europea que implantaba la evaluación de impacto ambiental de las grandes infraestructuras, era que el Gobierno español demoró expresamente su transposición hasta que comenzaron las obras del nuevo acceso ferroviario a Andalucía. Acusaban también al ejecutivo de silenciar las recomendaciones de un estudio ambiental encargado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles que se había realizado como alternativa a la declaración de impacto ambiental, aunque sin fuerza legal alguna.

Cuando José Barrionuevo asumió el ministerio de Transportes, las obras se estaban ejecutando a buen ritmo. Recordemos los parámetros que se encontró: un proyecto que se continuaba denominando NAFA o nueva línea ferroviaria de Madrid a Córdoba, naturalmente en ancho de vía RENFE, y que, si bien inicialmente había sido prevista para una velocidad máxima de 200 km/h, se estaba construyendo para 250 km/h. Este cambio no sería, sin embargo, el único del proyecto, ni el más importante. Según Barrionuevo, se adoptarían tantas decisiones sobre la marcha que la línea llegó a conocerse en los ambientes ferroviarios como “poyaque”. Esta expresión castiza era una contracción de “pues ya que”, expresión que permitía justificar todo tipo de modificaciones. Gracias a la reiterada aplicación del “poyaque” se acabaría implantando una verdadera línea de alta velocidad y ancho internacional de cerca de 500 km donde inicialmente se pretendió construir una variante para mejorar un tramo de 75 km en la línea del ferrocarril convencional.

Aquel verano de 1988 José Barrionuevo, inmerso de pleno en su nueva responsabilidad, sostenía largas conversaciones con los ingenieros y los directivos de RENFE. Muchos le expresaban su preferencia por adoptar el ancho UIC en la nueva línea, contrariamente a la posición cerrada de los técnicos del Ministerio. Abelardo Carrillo, que en aquella época se incorporó al equipo de García Valverde, recuerda que en una de las primeras intervenciones públicas de Barrionuevo como ministro de Transportes, el 27 de julio, con motivo de la entrada en servicio de la nueva estación de cercanías de Atocha, se intuía la inminencia de cambios notables en la política ferroviaria.

Obras de construcción de un viaducto en la Variante de Brazatortas de la línea de alta velocidad Madrid a Sevilla.

Foto Carles Salmerón, 1990.

Según el ingeniero José M. Alonso, en una reunión técnica celebrada en Barcelona, García Valverde, se persuadió de la imperiosa necesidad de adoptar el ancho UIC en la nueva línea: Carlos García Cañivado, jefe de la 5 ª Zona de RENFE, le había explicado los problemas de inestabilidad de los bogies y de vibraciones que habían tenido que vencer los franceses para circular a más de 270 km/h. El directivo le hizo entender que no aprovechar la experiencia de los países con tecnología probada de alta velocidad podía costar muy caro, y que el proceso de pasar de 160 km/h (que era la velocidad máxima comercial de los trenes en las líneas españolas) a 250 km/h no era una aventura para afrontar sin plenas garantías. García Valverde confirma que estos eran los motivos de su posición favorable al cambio de ancho: “por responsabilidad no podiamos exponernos a posibles accidentes, y tampoco por fiabilidad ya que no había ninguna experiencia mundial de material tractor de ancho ibérico a alta velocidad”.

El episodio del concurso para la adquisición del material móvil que debería circular por la nueva línea de alta velocidad generaba, desde hacia meses, una gran expectación. No en vano fue calificado como el contrato del siglo. Se trataba de adquirir los 24 trenes autopropulsados necesarios para la prestación del servicio entre Madrid y Córdoba (aún no se hablaba de Sevilla como punto final de la línea) y 75 locomotoras de gran potencia destinadas a la tracción a 200 km/h de los trenes convencionales tanto para aquella línea como para el resto de la red. Todos, obviamente, en ancho de vía ibérico. El concurso se había convocado el 25 de febrero, habilitándose un plazo hasta el 14 de junio para la presentación de las ofertas.

Más allá de las importantes magnitudes de sendas contrataciones, 50.000 millones de pesetas para los trenes y 30.000 para las locomotoras, había otras cuestiones en liza. La primera, la voluntad del gobierno de aprovechar la ocasión para sanear las empresas del INI que se encontraban en situación crítica: Maquinista Terrestre y Marítima y Ateinsa. El Ministerio de Industria, deseaba reordenar el sector y prepararlo de cara los retos del mercado único europeo.

Había en juego un suculento pastel para apropiarse del protagonismo en la incipiente renovación del ferrocarril español. Se trataba de la primera ocasión que se producía la oportunidad de exportar tecnología de alta velocidad a otro estado, ya que hasta el momento, franceses, alemanes, italianos y japoneses habían actuado en su propio mercado interior. Los protagonistas de la licitación española serían, por lo tanto, las empresas proveedoras de trenes de alta velocidad en estos países. Los japoneses, con su larga experiencia, concursaban mediante Mitsubishi, que formularía la oferta más económica. Pero no pertenecían a la CE y esta circunstancia los dejó fuera de toda oportunidad. Los italianos participaban con un consorcio liderado por Fiat y por Breda-Ansaldo en las locomotoras; el interés de su proposición de cara a los objetivos industriales españoles era, sin embargo, menor que la de los grandes candidatos, la francesa Alsthom y la alemana Siemens. Una y otra estaban avaladas por los respectivos gobiernos y dispuestas a participar en la reordenación del sector asumiendo posiciones mayoritarias en las empresas del INI. Franceses y alemanes presionarían duramente: los primeros tenían la llave para la salida hacia Europa central de las exportaciones españolas y, además, podían resultar muy útiles para hacer frente al terrorismo de ETA, ya que los abertzales violentos tenían un verdadero santuario en el sur de Francia. Los alemanes eran los más influyentes en las instituciones europeas. Cualquier decisión económica de la Comunidad requería el visto bueno de Bonn, y España acababa de abrir la generosísima caja de los Fondos Estructurales que, junto con los de Cohesión contribuirían enormemente a la capacidad inversora de las administraciones españolas durante las décadas siguientes.

En verano de aquel año 1988 corrían rumores acerca de la decisión final. Los trenes, para Alsthom, las locomotoras, para Siemens. Quedaban, sin embargo, cuestiones relevantes por resolver. Se dijo que el veredicto se dilataría hasta la otoño. Y fue precisamente aquel otoño cuando la decisión se precipitó. Un vistazo a la agenda internacional del Gobierno español permite intuir las importantes notícias que muy pronto se producirían. A primeros de setiembre, en el Consejo Europeo de Ministros de Turismo, Barrionuevo explicó a sus colegas el cambio de actitud del ejecutivo español. El día 6 de octubre el presidente de la Comisión de la CE, Jacques Delors visitó Madrid y fue informado por Felipe González del cambio de rumbo de la política ferroviaria. Dos días después tenía lugar en León una cumbre ministerial hispano-francesa con el TAV como protagonista destacado.[128] El día 7 de octubre, Michel

128. Conocemos estos datos gracias a la correspondencia mantenida entre Blas Camacho, director del "Gabinete de Estudios Comunidades Europeas" y el Secretario general de la Presidencia de la *Generalitat*, Lluís Prenafeta. El asesoramiento prestado por este abogado al gobierno catalán en el asunto del TAV fue muy importante para la acción exterior de la *Generalitat*. La documentación se encuentra en el archivo Jordi Pujol.

Walrave, director general de la SNCF, participaba en Barcelona en el II Simposio Europeo de la Construcción y manifestaba que el gobierno francés había decidido prestar su pleno apoyo al proyecto de prolongación de la LGV París-Valence, hasta Perpignan para conectarlo con la propuesta catalana de LAV. Esta toma de posición del alto directivo francés permite inducir que su país habría recibido por parte del gobierno de Madrid la consigna de retirar el veto a la iniciativa de la *Generalitat* y que pronto se produciría el anuncio de la adopción del ancho UIC en España.

Finalmente, el día 21 de octubre, la portavoz del Gobierno, Rosa Conde, hacía público el acuerdo del Consejo de Ministros: "El Gobierno, tras estudiar el informe del Ministro de Transportes, sobre la concesión del tren de alta velocidad, ha decidido solicitar a RENFE un estudio sobre las repercusiones técnicas y económicas de la adaptacion del ancho de vía español al europeo en el Trayecto Madrid-Sevilla. Una vez conocidas dichas repercusiones se estará en condiciones de decidir por una de las tres ofertas presentadas." Un lacónico comunicado que todo el mundo interpretó como la asunción por parte del Gobierno de las tesis de José Barrionuevo.

La tarde del mismo día, el presidente de RENFE había convocado una rueda de prensa para dar a conocer el fallo del concurso del material móvil. "Ustedes estaban convocados a una rueda de prensa para una noticia y, como ya sabrán, se encuentran con otra" fueron las primeras palabras de García Valverde, remarcando la trascendencia del acuerdo gubernamental. Quedaba claro, desde ese momento, que la apuesta del Gobierno español era por el ancho europeo, por lo menos en las nuevas líneas de alta velocidad, y que la red española enlazaría con el resto de Europa a través de futuras líneas de alta velocidad: "el Ministerio ya ha encargado a RENFE los estudios para hacer una línea de alta velocidad Madrid-Barcelona." [129]

Una vez más se había producido una conjunción de factores positivos: en Madrid, el ministro podía contar con la complicidad de directivos y técnicos de RENFE [130], y en Cataluña, tenía línea directa con el presidente Pujol y su equipo ferroviario que, durante la larga sobremesa en la casa dels Canonges, le había suministrado un potente arsenal de razones para afrontar aquel otoño trascendental. Para que el ministro dispusiera de este argumentario y lo pudiera utilizar sin que se notara la procedencia, se utilizó una treta ingeniosa: sería la Comisión Europea quien haría llegar, "oficiosamente", un documento al ministro Barrionuevo.[131]

129. Graiño, S. "Julian García Valverde frente a los periodistas". *Vía Libre*, núm. 298 (1988), pág. 17.

130. Según Javier Pérez Sanz en su intervención en el seminario "La introducción del ancho internacional en la Red Ferroviaria Española", organizado por la FFE en marzo de 1989 y recogido en una publicación de la Fundación, una encuesta realizada al personal de RENFE, poco después de la decisión, había puesto de relieve que el 83% estaba de acuerdo con el cambio de ancho y sólo un 5% se oponía.

131. En relación con este argumentario cabe mencionar la carta del 11 de octubre de Blas Camacho a Lluis Prenafeta, en la que adjunta "un resumen de las razones enviadas desde la Comisión (oficiosamente) al ministro de Transporte, previas a la reunión de la Comisión Mixta Hispano-Francesa celebrada en León el pasado fin de semana". Dicha carta se encuentra en el archivo Jordi Pujol.

Este documento comenzaba mencionando el importante crecimiento experimentado por la economía española y los dos ambiciosos planes aprobados por Gobierno para afrontar el déficit crónico de infraestructuras, que se había acentuado durante los difíciles años de la transición: el Plan General de Carreteras 1984-1991 y el PTF.

Recogía las principales determinaciones de este último plan, del cual avalaba la identificación correcta de las rutas de mayor relieve económico, mencionando el Corredor Madrid-Zaragoza-Barcelona y el Eje del Mediterráneo. Lamentaba, sin embargo, que renunciase a la transformación a fondo de la red y a modificar el ancho de vía existente. A continuación, el documento se dedicaba a dar argumentos para justificar este cambio, explicándo que la opción por el ancho ibérico:

- No consideraba la opción europea del problema;
- Renunciaba a la optimización de la inversión que debía realizar;
- Convertía en inviable económicamente cualquier reforma futura, por la gran magnitud de las inversiones y por el largo periodo de amortización;
- No aprovechaba la disponibilidad de unos recursos financieros disponibles a nivel comunitario;
- Limitaba las posibilidades del ferrocarril español para conquistar los mercados donde podría ser más competitivo, como el Madrid-Barcelona, que se debería recorrer en 2 o 3 horas en lugar de las 5 previstas en el PTF;
- No tenía en cuenta la posibilidad de implantar progresivamente el ancho UIC en toda la red;
- Representaba una decisión sin visión ni responsabilidad de futuro.

El documento no se limitaba a estas justificaciones. A partir de la necesidad de reconsiderar la decisión del ancho de vía, suministraba valiosos consejos para hacer frente a las dificultades del proceso del cambio de ancho. Esta segunda parte del escrito de Blas Camacho iba destinado a que el ministro dispusiera de un sólido bagaje dialéctico para responder a las críticas que seguramente se le iban a realizar contra esta determinación de adoptar el ancho UIC. Se trataba de un argumentario que permitía refutar adecuadamente los razonamientos de los detractores de la decisión sobre estos aspectos:

- la rentabilidad de la inversión;
- la coexistencia de líneas con ancho de vía diferente;
- la integridad en el tratamiento del territorio;
- las distintas soluciones técnicas;
- los aspectos industriales derivados del contrato de material móvil.

Buena parte de estas cuestiones estaban tratadas de una forma que anticipaba los contenidos del informe de RENFE, tal como veremos en el capítulo siguiente, por lo que no resulta descabellado deducir que el documento “oficioso”, que recogía las tesis de la *Generalitat*, fue sugerido por el despacho de Blas Camacho a los altos funcionarios de la Comisión Europea, y que ésta envió discretamente al ministro Barrionuevo, constituiría el esquema a partir del cual los técnicos de la

empresa ferroviaria pudieron elaborar, en muy poco tiempo, un informe detallado y riguroso sobre el cambio de ancho de vía en la red ferroviaria española.

Todo el operativo diseñado por el presidente de la *Generalitat* estaba en marcha. En su carta del 3 de agosto al consejero Joaquim Molins, aparecían las actuaciones ordenadas por Pujol:

1. Gestión con Francia, que es doble: con la SNCF (que es favorable) y con el Gobierno francés (la puede hacer Blas Camacho).
2. Con la CEE. De esto se encarga Peña.
3. Con el BEI. Nos puede ayudar Camacho. [...]

La carta concluía pidiendo a Molins que plantease la problemática “con mucha fuerza” en Madrid cuando estas cuestiones tuvieran respuesta favorable. Dos meses después el guión del *President* se estaba siguiendo puntualmente.

24. UNA DECISIÓN MUY CONTROVERTIDA

La decisión de adoptar el ancho UIC para las nuevas líneas de alta velocidad representaba una ruptura radical con las tesis del PTF, pero sobre todo suponía finiquitar con casi 150 años de políticas ferroviarias basadas en el aislamiento de la red peninsular. No es de extrañar que tan trascendente medida provocara una intensa polémica política y social entre los sectores más proclives a la apertura en Europa y aquellos que, todavía se amparaban en intrincados argumentos para justificar un ferrocarril agónico, cerrado en sí mismo y ajeno a todo lo que ocurría más allá de los Pirineos. Tiene un gran interés conocer la dialéctica de unos y otros, profusamente recogida por la prensa española, especialmente por la editada en Madrid.

Por el contrario, en Cataluña, una vez el alcalde Maragall y el PSC se sumaron a las tesis de la *Generalitat* [132], la reivindicación de la conexión de la red ferroviaria con el resto de Europa suscitaba un absoluto consenso tanto entre la clase política, como en los sectores económicos y sociales. El *Consell de Cambres de Comerç* publicó, aquel mes de septiembre, una encuesta realizada a las empresas catalanas en la que se ponía de manifiesto el alto nivel de acuerdo que despertaba el proyecto de línea de alta velocidad y ancho europeo hasta la frontera.[133] La unanimidad de la sociedad catalana, la reflejaban los medios de comunicación sin excepciones.

El diario más proactivo en todo el proceso había sido *La Vanguardia*, con José M. Milagro desde Barcelona, y Josep M. Brunet desde la redacción de Madrid. El día siguiente al Consejo de Ministros del 21 de octubre, el rotativo catalán dedicaría la editorial a la decisión con un título inequívoco: "El Ferrocarril Europeo." [134] Se podía leer que la decisión de paralizar el concurso de adjudicación del nuevo material rodante para el TAV de Sevilla, "ha tenido el mísmo efecto que la campana que salva a un boxeador al borde del KO" y continuaba: "El Gobierno, con su decisión de ayer, enmienda un tremendo error de bulto cometido cuando aprobó, el pasado mes de abril, un PTF que ignoraba olímpicamente el clamor de numerosos sectores políticos y empresariales [...] pidiendo que se conectará Europa también por ferrocarril."

132. El 24 de febrero de 1988, la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento de Barcelona asumió un informe del concejal de vía pública, Joan Torres, que argumentaba a favor de la extensión del ancho de vía europeo hasta Barcelona. De todas formas el alcalde Maragall no se pronunció hasta después de la decisión del Consejo de Ministros. El 24 de octubre aplaudiría la decisión y le atribuiría el mérito a García Valverde, lo cual provocó una airada réplica de José M. Milagro, publicada en La Vanguardia el 2 de noviembre, en el que recoge las declaraciones de García Valverde contrarias al cambio, efectuadas en el Congreso el 1 de marzo del mismo año.

133. El presidente del *Consell de Cambres de Comerç de Catalunya*, Josep M. Figueras, envió al presidente de la *Generalitat* una carta el 9 de septiembre con un ejemplar del estudio mencionado. Le explicaba que tres cuartas partes de los empresarios utilizarían el ferrocarril en caso de hacerse la conexión con la frontera y reitera su voluntad de colaboración: "Estoy a tu disposición para continuar la coordinación de nuestros esfuerzos..."

134. "El ferrocarril europeo". *La Vanguardia* (22 octubre 1988), pág. 4.

La editorial manifestaba la sorpresa que, ante una decisión tan obvia como esta, defendida por el ejecutivo socialista hasta el acceso de Barrionuevo al puesto de ministro de transportes, nadie se hubiera preguntado por la falta de perspectiva política con que fue concebido el PTF en tiempo de Abel Caballero. El contraste entre ambos ministros era tan acusado que hizo escribir a Carlos Esteban: "Como comentaba ayer un destacado profesional del sector, la primera gran decisión de José Barrionuevo tras su llegada al ministerio merece un sobresaliente. Barrionuevo nos ha ayudado a coger el último tren en Europa." Aún más explícito, Fabián Estapé también publicaba, aquella semana, una columna en La Vanguardia. "La decisión del Consejo de Ministros puede hacer historia" era el comienzo de su artículo que repasaba la triste hazaña de la anchura de vía española diferenciada de Europa, y terminaba aconsejando al presidente González que aprovecháse esta oportunidad única para rehacer el error y "no caer en el inmenso saco de las imprevisiones de los sucesivos gobiernos españoles." [135]

Esa misma semana, el editorial de *El País*, diario próximo al Gobierno, también versaría sobre el tema. La coincidencia de criterios con el diario catalán era absoluta. Tal vez, el lenguaje periodístico del diario madrileño resultaba más contundente: "[...] las autoridades han mostrado hasta hoy una increíble miopía, doblada de cicatería, al abordar la cuestión del transporte ferroviario. [...] Ahora el Tren de Gran Velocidad (TGV) constituye una oportunidad para poner coto a tanto desafuero." [136] Y añadía que, si no se quería que la línea de Madrid a Sevilla fuera una flor efímera de un gobierno encabezado por sevillanos, había que plantearse este tramo como el inicio de una red que había de extenderse por toda la península con ancho de vía europeo. Terminaba la editorial argumentando que el acuerdo del Consejo de Ministros: "es una apuesta contra los vicios autárquicos de nuestra historia contemporánea y constituye un más que regular requisito para la auténtica integración de España en la CE, puesto que hoy sólo quedan unos Pirineos, los que están grabados en los hierros que radialmente crucifican este país en forma del ya inviable ancho español".

A partir de este editorial y hasta final de año, *El País* recogió en sus páginas la polémica existente en la sociedad madrileña, especialmente en sectores vinculados a las élites dirigentes de la Administración del Estado. Un debate que reflejaba perfectamente la lucha entre dos concepciones del socialismo (y de la izquierda española): la que continuaba anclada en el jacobinismo centralista, recelosa tanto con la integración en Europa como con el desarrollo de las autonomías, y la que apostaba abiertamente por el nuevo marco comunitario y por un modelo de estado más descentralizado.

El primer articulista fue Manuel F. Cachán, miembro del Consejo de Administración de RENFE en representación de CCOO. Se pronunció claramente a favor del cambio de ancho de vía y de su aplicación a una red básica de más de 3.000 km, incluyendo

135."El ancho de vía". *La Vanguardia*. (29 octubre 1988), pág. 61.

136."Cuellos de botella". *El Pais*. (23 OCT. 1988), pág. 12.

tres grandes ejes: el Mediterráneo, el Norte-Sur de Algeciras a Irún, y el Transversal de Barcelona a Lisboa. Consideraba la operación vital para el futuro económico español y no la veía "tan complicada y costosa como la venden algunos timoratos". Y lanzaba una advertencia: "Sería un error construir la línea de Madrid a Córdoba con ancho RENFE. De hacerse, volverá a repetirse la historia; cuando en el futuro se indague quién tomo la decisión no aparecera el responsable. La vergüenza histórica habra borrado los nombres." [137] Terminaba su escrito con un resumen de los argumentos entre los que destacaba una clara visión europeista y una apuesta por la aplicación de las modernas tecnologías en el ferrocarril español, lo cual podría conllevar la creación de miles de puestos de trabajo.

La réplica no se hizo esperar. El día 1 de noviembre, el geógrafo experto en transportes y ordenación del territorio, Alfonso Sanz Alduan, publicaba un largo artículo con todo el arsenal de razonamientos del equipo ministerial de Caballero: "Cuando menos resulta discutible comprar en el exterior unos trenes inadecuados para la casi totalidad de la infraestructura ferroviaria del país. [...] A la aceleración de los despropósitos se une ahora la de la opción del ancho de vía existente en Europa: una trampa histórica colocada en el camino del nuevo ministro de Transporte y que puede acarrear la desaparicion del ferrocarril en España." [138] De las dos posibilidades para aplicar el cambio de ancho —en toda la red o sólo en las nuevas líneas de alta velocidad— la primera la despachaba diciendo que no merecía un minuto de reflexión. Y la segunda, porque provocaría la multiplicación de puntos de cambio de ejes y porque, a lo largo de los 25 años que duraría la extensión de la nueva red, "la gestión de la red sería una hazaña imposible." Un argumento que el estadio actual de implantación de la red de alta velocidad desmiente rotundamente. De todos modos, donde Sanz reincidía más en el aislacionismo español es cuando, después de desgranar un discurso pseudo ambientalista, defendiendo soluciones tecnológicas propias que, según decía, permitían circular hasta 220 km/h, no consideraba necesaria la conexión con Europa: "[...] la alta velocidad española, de ser algo, será peninsular."

Sanz no era el único académico progresista contrario a la adopción de la anchura UIC. Es también muy significativa la opinión publicada en El País el 24 de noviembre y firmada por Arturo Soria Puig, por Francisco Fernández Lafuente (y otros 39 especialistas de la ingeniería de transporte y del urbanismo).[139] Contenía una apelación a un gran debate técnico y político previo a la adopción de un acuerdo definitivo. Sus argumentos coincidían de lleno con las tesis del equipo ministerial de Abel Caballero. [140] Las seis objeciones que exponían se referían a la complejidad de explotar un sistema con dos anchos; al riesgo de pérdida de tráficos hacia otras

137. "El ancho de vía europeo: ahora o nunca." *El País* (24 octubre 1988), pág. 64.

138. "Trenes de alta velocidad, con prisas y a lo loco". *El País.* (1 noviembre 1988), pág.48.

139. "Debatir antes de estrechar". *El País (*24 noviembre 1988), pág. 74.

140. Francisco Fernández Lafuente era un ingeniero del equipo de Eduardo Mangada. Este destacado arquitecto y urbanista era el Consejero de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. El mes siguiente, entraría a trabajar como asesor de Barrionuevo y, años después, en el MOPTMA de Josep Borrell, sería nombrado Director General de Actuaciones Concertadas en las ciudades.

La traviesa polivalante instalada en diversos tramos de la red ferroviaria española permite la implantación de un tercer carril o la sustitución del ancho para adecuarse a la red de ancho UIC, como en el enlace de Castellbisbal. Foto Joan C. Salmerón.

modalidades de transporte porque los usuarios no soportarían los múltiples trastornos provocados por el cambio de ejes; a los reducidos incrementos de la demanda que se producirían al conectar la red con Francia; a la tecnología, aprovechando para recordar que el Talgo ya había alcanzado experimentalmente los 288 km/h; a las conexiones urbanas:"los problemas de trazado de la nueva red serían críticos en las penetraciones en las grandes ciudades"; y al equilibrio regional, ya que se "privilegiarían algunas ciudades (¿quizás pensaban en Barcelona?) sobre las demás." Se trataba del último intento de los guardianes de la ortodoxia igualitarista para evitar la inminente decisión del Consejo de Ministros.

Pero el artículo más representativo de la mentalidad autárquica era el que publicó Rafael Sánchez Ferlosio el 4 de diciembre, también en El País. Su título no engañaba: "Un sapo como un tren." [141] Contenía una durísima crítica a Barrionuevo, de quien recordaba el paso por el ministerio del Interior. Pero no lo hacía responsable de la decisión, sino que disparaba por elevación hacia Felipe González: "al Presidente, que ya vive fuera del mundo, en las nubes de la alta alegoría, se le ha antojado dar carácter de símbolo a la diferencia de ancho entre la vía española y la europea, pues sólo en clave simbólica puede disculparse tamaña memez como la de decir que la diferencia de ancho de vía separa a España de Europa". Se hace eco, a continuación, de diversas opiniones, entre ellas la del propio García Valverde, la del ingeniero Santos Núñez del Campo, que desde la revista Cimbra describía y

141. *El País* (4 diciembre 1988), pág. 13.

defendía los sistemas de cambio de ejes como alternativos al cambio de ancho de vía y la de Sanz Alduan. Seguidamente descalificaba a los defensores de la decisión del gobierno: "el insensato Manuel F. Cachán" o el catedrático Donato Fernández, a quien discutía su opinión del impacto de la línea: "El deterioro ambiental producido por semejantes bólidos es comparable incluso al de las autopistas, pues deben correr completamente aislados por insalvables alambradas, que compartimentan el territorio en verdaderos corrales para gallinas humanas. Y, en este punto, es necesario denunciar otra guarrada más del capataz de esta triste granja avícola llamada España". Después de tanta erudición animalista, el escritor cerraba su artículo pronosticando la muerte de los ferrocarriles españoles como consecuencia de la adaptación al ancho internacional.

En el otro extremo del espectro político, los sectores más derechistas se debatían también entre dos aguas, tal como se puso de manifiesto aquella semana en el diario *ABC*. El editorial del día 22 de octubre tenía un titular contundente: "Vía ancha, mente estrecha." [142] Comenzaba diciendo: "Parece que el Consejo de Ministros ha actuado con alguna ligereza en un decisivo asunto nacional." Pero como el PP se había posicionado en el Congreso de los Diputados en contra del PTF, Carlos Robles Piquer, recordaría, el 27 de octubre, en el mismo periódico, que el ingeniero y diputado Francisco Álvarez Cascos había presentado una ponencia en el congreso del PP muy crítica con la decisión del PTF de no cambiar el ancho de vía y en la que reclamaba como primer punto del programa ferroviario la adaptación a Europa del ancho de la red básica española. Argumentaba que, si bien esta transformación costaría mucho dinero, la economía española, con las ayudas de los fondos europeos, se encontraba en condiciones de afrontarla. El final del artículo era bien socarrón: "Quizás el nuevo ministro de Transporte avizore mejor que su predecesor la Europa del siglo XXI. No perdamos la esperanza de que el señor Barrionuevo descubra pronto las excelencias de las autopistas." Se refería a aquella desafortunada frase que las autopistas eran de derechas y las autovías de izquierdas que el ministro de Obras Públicas, Julián Campo, había popularizado. De todos modos, los sectores conservadores simpatizaban más bien con los contrarios al ancho UIC, lo que iría constatandose en las mismas páginas del *ABC*, que cambiaría de posición en pocos meses. En julio de 1989, sendas ediciones del diario contenían un editorial titulado "La vía del despilfarro" [143] y un artículo de Pedro Javaloyes con una tesis explícita en el titular: "Barrionuevo se apresuró en el cambio de vía." [144]

En el desaparecido diario *YA*, Francisco Javier Peña tampoco desaprovecharía la ocasión: "Por sorprendente que parezca, la magnitud del presidente del Gobierno cuenta esta vez con el apoyo del nacionalismo catalán, que aspira a la vanidad pueblerina de que los trenes de la SNCF rindan viaje en Barcelona en lugar de Cerbère." Y de un diario madrileño extinto a uno nuevo, *El Mundo*, que en todo

142. *ABC* (22 octubre 1988), pág. 19.
143. *ABC* (12 julio 1989), pág. 17.
144. Ibídem, pág. 15.

el proceso constructivo del TAV de Sevilla se posicionaría claramente en contra el Ejecutivo socialista. El día siguiente del viaje inaugural (el 14 de abril de 1992) editorializaba: "¿Por qué el AVE? ¿Y por qué empezar por Sevilla? Lamentablemente por lo mismo que el Gobierno de González hace tantas cosas: para ganar en fachada, para hacer propaganda de sí mismo, para rentabilizarlo en el plano electoral. A partir de hoy, unos miles de ciudadanos podrán casi volar entre Sevilla y Madrid. Los demás nos limitaremos a pagar su suerte. Y a continuar viajando mal y lento."[145] No puedo resistir la tentación de cerrar este repaso a la hemeroteca sin reproducir algunas de las afirmaciones que la aguda pluma de Francisco Umbral dedicacaba a la anterior efeméride, tres días después, también en *El Mundo*: "[...] uno piensa que el AVE va a ser el tren de las folklóricas, que son las únicas que van a Sevilla de vez en cuando a cargar pilas y calentar motores. Yo en el AVE, para dentro de poco, sólo veo a Marujita Díaz, Lola Flores, Carmen, La Pantoja, Rocío Jurado y a mí también muy querida Nati Mistral. Media docena de miarma y un matrimonio andaluz con una cesta, que habian venido a Madrid a ver a un señor que tiene mando en un ministerio". El final del artículo era más poético, pero no menos cargado de sarcasmo: "Raudo y sin destino, como una rima de Bécquer, que también era de Sevilla, este tren sevillano resulta poético a la postre, como poético es ir escopetado y hecho un rayo hacia ninguna parte. El AVE flechado hacia la nada. Sólo a nosotros, a la patria de Buñuel y Dalí, podía ocurrírsenos algo tan surrealista como ir a toda prisa a Sevilla, que es la ciudad sin prisa y sin tiempo. Un puro desparrame, ya digo, un escándalo."

Pero estas últimas opiniones corresponden a un episodio, el de la entrada en servicio de la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, que se produciría cuatro años después de aquel 1988 repleto de emociones ferroviarias. Retomemos, pues, el hilo del relato con el acuerdo definitivo de adopción del ancho de vía UIC en la nueva red de alta velocidad española.

A partir del acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de octubre, se encargó a RENFE un dictamen preliminar sobre las posibilidades de implantar el ancho de vía UIC en los ferrocarriles españoles. El informe fue redactado en un plazo muy breve, de veinte días, según Javier Pérez Sanz, que coordinó el equipo conjuntamente con Manuel Mejía y Fernando Domínguez. El segundo era experto en infraestructura y el tercero, en material móvil. El documento, efectivamente, lleva la fecha de noviembre de 1988 en la portada y sirvió para que, en los primeros días de diciembre el Consejo de Ministros adoptara el histórico acuerdo y su título era tan lacónico como preciso: "Introducción del ancho internacional de vía". Cabe insistir en que fue encargado a la compañía RENFE y no a los directivos y asesores del Ministerio de Transportes. Resulta una decisión muy lógica ya que, éstos desde la formulación del PTF habían tomado partido por la continuidad del ancho ibérico y se habían opuesto frontalmente tanto a la implantación de líneas de alta velocidad que rompieran la "homogeneidad" de la red como a la propuesta catalana de conexión con la red europea.

145. "El AVE, un problema de prioridad". *El Mundo* (15 abril 1992), pág. 3.

El documento de RENFE explicaba que la introducción de la anchura de vía europea podría hacerse de tres maneras. La primera, convirtiendo toda la red existente simultaneamente, la segunda, limitando la implantación del ancho UIC a las líneas de alta velocidad, y la tercera, a través de un plan mixto que previera, además de las nuevas líneas, la modificación del ancho de vía en la llamada "Red Objetivo 2000" según el PTF, de forma que a fin de siglo se dispusiera de unos 7.000 km adaptados.

La opción recomendada por el estudio fue la tercera, que cuantificaba los costes adicionales a los previstos en el PTF, en la cifra de 344.000 millones de pesetas. Para llevarla a cabo, se establecían tres fases de implementación. A la primera correspondían los 1.700 km del eje Norte-Sur que comprendía tanto la línea andaluza como la de Madrid a Zaragoza, Barcelona y la frontera francesa, a las que se dedicaba un capítulo del estudio, incluyendo como anexos los planos de los respectivos estudios de trazado o proyectos existentes en ese momento. La segunda fase afectaría a las líneas que el PTF preveía modernizar, entre las que se encontraba el eje del Mediterráneo, con una extensión de 2.200 km, y la tercera fase abarcaba unos 3.000 más hasta completar esa red objetivo.

El estudio evaluaba los presupuestos de la adaptación a partir de los costes unitarios de diferentes operaciones, desde el simple de cambio de ancho hasta la construcción de nueva doble vía apta para circular a 250-300 km/h. Se obtenían los costes totales para los grandes ejes, considerando solamente aquellos que resultaban adicionales a los previstos en el PEF. Presentaba la cifra de 58.377 millones de pesetas suplementarios que costaría la aplicación del ancho internacional a la línea de Sevilla, o los 31.809 del eje del Mediterráneo. En total, las modificaciones en la vía y en las instalaciones ascenderían a 196.306 millones de pesetas. También se evaluaban los costes de las modificaciones en las estaciones, de los centros de intercambio modal, los apartaderos y los intercambiadores de ancho, con un gasto de 120.500 millones de pesetas. Finalmente había un estudio pormenorizado de los costes que comportaría la adecuación del material móvil que ascendían a 27.250 millones de pesetas, una cifra razonable dada la magnitud de la operación.

Las conclusiones del estudio no podían ser más favorables a la adopción del ancho internacional: "El presente documento pone de manifiesto la oportunidad y posibilidad de abordar técnica y economicamente la operacion de introducción en España del ancho de vía europeo. Alta velocidad y ancho europeo aparecen como dos conceptos inseparables." Describía también un conjunto de beneficios, no evaluables económicamente pero muy importantes, que conllevaría la decisión. Entre estos, se encuentran los tradicionales argumentos de los defensores del cambio de ancho: la mejora de las comunicaciones entre el centro neurálgico de la CE y la Península Ibérica, la introducción de la AV en España y la integración plena en la red europea, la potenciación del transporte internacional de pasajeros y de mercancías, el incremento del mercado potencial para la industria española de material ferroviario y el acceso a las nuevas tecnologías en el sector.

Por último, el documento formulaba doce conclusiones de cara al proceso de la operación:

1. No construir en adelante ninguna nueva línea en ancho ibérico.
2. Acometer la operación en fases de manera que se eviten las supresiones de servicios y se conjugue con la sustitución del material móvil obsoleto.
3. Crear una primera red de AV en el eje Norte-Sur.
4. Dejar para la última etapa las líneas inconexas o especializadas en el transporte puerta a puerta (mineras o similares).
5. Procurar avanzar creando subredes territoriales completas.
6. Proyectar las nuevas líneas de AV aptas para tráfico mixto.
7. En el período transitorio, aprovechar al máximo la solución Talgo de rodadura desplazable.
8. Para realizar el transporte de mercancías sin interrupción, instalar cambiadores de ejes como los existentes en los puntos fronterizos.
9. Si fuera posible, en el período transitorio, recurrir a la explotación de dos vías paralelas con anchuras diferentes.
10. No interrumpir el tráfico en ninguna línea de ancho española hasta que no haya un itinerario alternativo.
11. Evitar instalar ancho internacional en las líneas con trazados anacrónicos. En estos casos se consideraría la construcción de variantes o de nuevas líneas.
12. En cuanto a la línea en construcción entre Madrid y Córdoba, adoptar decisiones inmediatas para garantizar su puesta en servicio efectiva en el horizonte previsto.

Esta última conclusión motivó que, desde el acuerdo del Consejo de Ministros del mes de diciembre, se hablase por fín de “línea de Alta Velocidad de Madrid a Sevilla” y para ello tuviesen que adoptarse las siguientes actuaciones, no previstas hasta aquel momento: la previsión de vías de ancho internacional en la estación de Atocha, la cuadruplicación de vía entre Villaverde Bajo y Getafe, la modificación de los proyectos pendientes en Ciudad Real y Puertollano, creando algunos tramos en variante; la adecuación de la estación de Córdoba a los dos anchos y la previsión de un intercambiador para los trenes de ancho variable que seguirían hasta Málaga, la mejora del tramo entre Córdoba y Sevilla, con modificación del trazado entre Lora del Río y la capital andaluza; la adaptación de la estación de Santa Justa y, finalmente, también, la construcción de nuevas instalaciones complementarias relacionadas con el depósito y el mantenimiento de material móvil.

No todas las conclusiones del documento serían atendidas por el Gobierno, pero su trascendencia de cara al cambio radical de la política ferroviaria española queda fuera de toda duda.

25. EL ACUERDO DE 9 DE DICIEMBRE DEL 1988: ANCHO UIC Y ALTA VELOCIDAD DE SEVILLA A MADRID Y DE MADRID A BARCELONA Y A LA FRONTERA FRANCESA

Finalmente llegó el gran día. El 9 de diciembre del 1988, José Barrionuevo sometió al Consejo de Ministros su propuesta. No las tenía todas consigo. Si bien contaba con la comprensión de Felipe González, el influyente ministro de Economía, Carlos Solchaga, no veía con buenos ojos la puesta en marcha de un programa tan ambicioso que comportaría un gran dispendio a las arcas de la Estado, en el momento en que empezaban a aflorar las importantes desviaciones presupuestarias en la línea ferroviaria que se construía hacia Andalucia. Los ministros del área económica y otros miembros del ejecutivo darían un apoyo incondicional a la posición de Solchaga. Para vencer esta resistencia, Barrionuevo podía contar con Narcís Serra, que secundaba los argumentos de la *Generalitat* y de la sociedad catalana, y también de Alfonso Guerra, poco dado a alinearse con el vicepresidente económico. La discusión en aquel Consejo de Ministros fue tan intensa que mereció el calificativo de "tremenda". Barrionuevo lograría un acuerdo satisfactorio: se adoptaba la anchura UIC para la nueva línea de alta velocidad que se prolongaría hasta Sevilla,[146] se priorizaba la línea de Madrid a Barcelona y a la frontera francesa, que debería construirse con idénticas características, y se encomendaba a RENFE un nuevo informe, que debía librar al Gobierno en el plazo de seis meses, para valorar la decisión de adaptar o no el resto de la red al ancho internacional. Dos de tres. La victoria de las tesis del Ministro de Transportes no fue total. Los opositores a la adaptación habían conseguido aplazar la adopción de la anchura UIC en toda la red ferroviaria de interés general. En la actualidad, veinticinco años después de aquel acuerdo, todavía no se ha tomado la decisión de ejecutar la operación de cambio de ancho en toda la red convencional, lo que afecta de manera muy importante a la funcionalidad de la red ferroviaria y limita las posibilidades del tráfico internacional de mercancías por ferrocarril en España.

El carácter histórico de la decisión del Consejo de Ministros no escapó a nadie. Desde Cataluña fue recibida con gran satisfacción, ya que respondía a las insistentes demandas de la Administración y de la sociedad catalana. Todos los esfuerzos realizados parecían, por fin, recompensados. En Madrid, *El País* editorializaba bajo un título contundente, "estrechez mental", dedicado a los críticos de la decisión. Contenía párrafos realmente antológicos: "Resulta indispensable huír de las herencias autárquicas que pesaron como una losa sobre el anterior Ministerio de Transportes —el más inocuo en lo que va de siglo— y sobre no pocos especialistas que ahora se deshacen en elogios preñados de sorprendente nostalgia por un sistema que jamás funcionó. [...] No tiene ningún sentido discutir el sistema ferroviario español como si se estuviese planificando el sistema arterial de un mercado interior nacional. Hay que situar nuestro sistema en el punto cero de la discusión comunitaria.

146. Desde ese momento se habló de la línea de Madrid a Sevilla como una nueva línea de alta velocidad y en ancho UIC. Era la culminación del "poyaque".

Texto del ACUERDO del Consejo de Ministros de 9-12-1988

Por razones técnicas, superadas hace décadas por el desarrollo de la tecnología ferroviaria, en el siglo pasado se optó en nuestro país por implantar un ancho de vía mayor que el adoptado por la mayor parte de los países de Europa y del resto del mundo. Esta decisión ha dado lugar a la configuración de una red ferroviaria, en España y Portugal, con un ancho de vía de 1.668 mm que es superior en 233 mm al denominado ancho europeo o internacional. Ello ha supuesto una barrera técnica que ha limitado el desarrollo del transporte internacional por ferrocarril, tanto de viajeros como de mercancias.

En el momento actual, el ferrocarril se encuentra en el umbral de una nueva era debida a la aparición e implantación de lo que se viene a denominar como Ferrocarril de Alta Velocidad. Esta nueva concepción del transporte avanza de forma bastante rápida hacia la configuración de una red de dimensión europea. Simultaneamente, Europa camina hacia un espacio común sin fronteras interiores, objetivo trazado para 1993.

Parece claro que, en estas circunstancias, cuando está teniéndo lugar la definición y construcción de la Red Europea de Alta Velocidad, estamos en un momento oportuno y conveniente para poder incorporarnos a ella desde su creación.

En este contexto de integración y de construcción de una red europea de líneas de Alta Velocidad, la península Ibérica no puede quedar al margen, perpetuando de forma indefinida la situación de relativo aislamiento ferroviario que se viene registrando desde hace más de un siglo.

La introducción simultánea del Ferrocarril de Alta Velocidad y el Ancho de Vía Internacional se presenta en el momento actual como la opción más conveniente y favorable para profundizar en la plena integración europea.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el Consejo de Ministros, en su reunión del día 9 de diciembre de 1988.

ACUERDA

1º Aprobar la introducción del ancho de vía internacional (1.435 mm.) en las líneas de nueva construcción para Alta Velocidad.

2º Considerar prioritaria la construcción de nuevas líneas para Alta Velocidad y, por lo tanto, en ancho internacional, en los corredores Madrid-Córdoba-Sevilla y Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa.

3º Encargar a RENFE la elaboración de un Informe de Conversión de Líneas a Ancho Internacional en el horizonte del PTF. Dicho Informe deberá ser remitido al Gobierno en el plazo de seis meses.

Madrid, 9 de diciembre de 1988
El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones

[...] Subterfugios como los sistemas de cambios de ejes sirven, todo lo más, para la exportación de mercancías o la salida de pasajeros de España, nunca para el flujo inverso." En el último párrafo de la editorial se expendía el certificado de defunción del PTF de Abel Caballero: "El Plan de Transporte Ferroviario preve una inversion a largo plazo de 2,1 billones de pesetas. ¿Hay que aplicar estos recursos a revitalizar un esquema autárquico, obsoleto e inútil?" [147]

Barrionuevo acudía el día 28 de diciembre a dar explicaciones a los miembros de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios del Congreso. Para empezar, informó sobre la resolución del contrato del siglo. El Consejo de Administración de RENFE del día 23 de diciembre había adjudicado a ALSTHOM 24 trenes de alta velocidad y al consorcio encabezado por SIEMENS 75 locomotoras. Ninguna novedad en relación con lo que se había filtrado meses antes. Esta decisión traería cola: la polémica política y las actuaciones judiciales se prolongaron durante muchos años. Más allá de las vicisitudes del proceso concesional, cabe reivindicar el acierto de la decisión del cambio de ancho en relación al material móvil: la oferta de los franceses resultó un 15% más económica, y la de las locomotoras alemanas, un 10,6% que si se hubieran comprado trenes en ancho ibérico. Resulta obvio que, actuar en línea con el resto del mundo comenzaba a ser rentable para el ferrocarril español.

Las intervenciones de los portavoces de los grupos parlamentarios en la Comisión coincidieron en dos cuestiones: la satisfacción por el acuerdo del Consejo de Ministros y la constatación de que el PTF había perdido la credibilidad y debía ser profundamente modificado o simplemente derogado y substituido por un documento que se ajustara a las nuevas directrices de la política ferroviaria.

Pérez Dobón, de la Agrupación de la Democracia Cristiana, argumentó que el PTF ya no valía para regir la política ferroviaria hasta el año 2000, y proponía su revisión por medio de una comisión parlamentaria.

El diputado popular Camisón Asensio habló de contestación generalizada del PTF y también se apuntaba a revisarlo. Y su compañero de partido Álvarez Cascos lo expresaba con la habitual contundencia que le caracteriza: "el Plan de Transporte Ferroviario ha quedado invalidado y mi grupo se pronuncia a favor de dejarse de eufemismos y abordar un nuevo Plan."

Para los representantes vascos, tanto Vallejo de Olejua del grupo del PNV, como Oliveri Albisu de EA, la preocupación principal era la elección de la línea catalana para la primera conexión europea y, en consecuencia, reclamaron priorizar también la llamada "Y" vasca. Esta cuestión la trataremos más adelante, viendo las iniciativas de Euskadi para situar su conexión en lugar preferente, y que constituyeron una seria amenaza de cara la implementación de la línea de Barcelona a Perpignan.

El diputado de Minoría Catalana, Sedó i Marsal, buen conocedor de las circunstancias del cambio de posición del Ejecutivo socialista, dirigió su felicitación a

147. Editorial *El País* (11 diciembre 1988), pág. 10.

la actuación personal del ministro. Habló de un PTF desfasado y propuso una ponencia conjunta para redefinirlo. Pero para Sedó no todo estaba resuelto. Le preocupaba qué tramitación tendría el estudio de RENFE para la implantación del ancho de vía y le preocupaban los plazos de ejecución de la línea de Madrid a Barcelona y a la frontera francesa. Barrionuevo le anunció el inicio de la construcción del tramo de Zaragoza a Lleida durante el año 1989, pero no respondió a su solicitud de acelerae el tramo de Barcelona a la frontera dado el avanzado estado de los trámites del proyecto de la *Generalitat*.

El portavoz del CDS Rebollo Álvarez-Amandi, ex presidente de RENFE, estuvo muy duro con el PTF, que no consideraba vigente en ninguno de sus términos: alta velocidad, nuevas líneas no previstas, anchura internacional, etc. Su experiencia le permitía afirmar que el desfase del plan se ponía de manifiesto en la previsión del coste de la línea de Madrid a Córdoba, cifrada en 75.000 millones de pesetas y que él situaba en torno a los 200.000 millones (se quedó corto, puesto que el coste final duplicaría esta cantidad).

Finalmente, los portavoces socialistas, Sáenz Lorenzo y Mazarrasa Alvear, defendieron la vigencia del PTF. Su línea argumental transitaba por un difícil sendero: "Nuestro grupo mantiene los criterios básicos que defendió en el debate sobre el PTF." Para el PSOE el acuerdo ministerial sólo comportaba la ampliación de los objetivos del plan donde las nuevas actuaciones "encajaban perfectamente gracias al carácter estratégico del documento de Abel Caballero". También justificaban la dilación de seis meses en la decisión del cambio de vía para que "se distorsionara, en terminos territoriales, lo mínimo posible el conjunto de la red general."

La réplica del ministro no aportó apenas elemento novedoso alguno. Había aprovechado a fondo su primer semestre del mandato jugando muy fuerte, pero para continuar avanzando no podía prescindir de ninguno de los sectores del partido socialista que le habían plantado cara desde el partido, desde las páginas de los periódicos e incluso desde la propia Administración. Antonio Montfort, que ejercía las funciones de asesor del ministerio desde la etapa de Abel Caballero, uno de los principales artífices del PTF, le presentó la dimisión por considerar el cambio de vía "una medida innecesaria, tanto desde el punto de vista tecnológico como operacional." [148] Montfort, en las palabras de despedida con motivo de su jubilación en INECO, en 2010, reivindicaba la apuesta por la planificación del ferrocarril, citando su decisiva participación en el PTF de Caballero, en el PDI de Borrell y en el PEIT de Magdalena Álvarez, es decir en todos y cada uno de los planes ferroviarios de los gobiernos socialistas. También reconocía que había tenido momentos de gran contrariedad, como "cuando en 1988 no pude evitar el cambio de ancho de vía en el Madrid Sevilla." Barrionuevo sabía que, debido a la posición obstruccionista del ministro Solchaga[149] y de buena parte del equipo técnico del Ministerio, le costaría

148. Palabras de Antonio Montfort en una entrevista publicada en el núm. 4 de la revista *Ingenio.MAD* (2008), págs. 4-7.

149. Una semana después, el 16 de diciembre, el Consejo de Ministros aprobó, a instancias del vicepresidente económico, un acuerdo en el que se solicitaba al propio Ministerio

mucho conseguir los ambiciosos objetivos amparados por el acuerdo del día 9 de diciembre. Uno de estos, la línea de Barcelona, pronto se paralizaría a pesar de los buenos augurios de aquella Navidad de 1988, recogidos magistral e irónicamente en el artículo "Tertulia y ancho de vía" escrito por el periodista Luis Carandell:

> "Es la primera vez en la historia política de España que el Gobierno de la nación escucha el consejo de una tertulia. [...] En efecto, la tertulia del Alabardero ha venido expresando a lo largo de los años su intensa preocupación por la cuestión del ancho de vía. La anomalía histórica cometida por los ingenieros españoles hace casi siglo y medio y sostenida de forma contumaz por los sucesivos Gobiernos, va a ser reparada. Y uno no sabe qué admirar más en el señor ministro de Transporte y en el gabinete González, si la sensibilidad ferroviaria que con ello demuestra o la humildad de que, contra los pronósticos de prepotencia, hace gala al allanarse a los argumentos de la tertulia. Y si, ya en su día, sus miembros pudieron felicitarse de que el Honorable señor Pujol abrazara sus tesis a pesar de haber tenído sus orígenes en una taberna de Madrid, hoy deben congratularse de que el Gobierno central las secunde, aun a sabiendas de haber sido apoyadas primero en Barcelona." [150]

de Economía "un informe sobre el coste de construcción de las nuevas líneas de alta velocidad Madrid–Cordoba-Sevilla y Madrid–Barcelona-frontera francesa, proponiendo un calendario de ejecución en función de las disponibilidades financieras previstas en los Presupuestos Generales del Estado y en los Programas de Inversiones Públicas, y de otras fuentes de financiacion". Dicho acuerdo sirvió de base, en julio del año siguiente, para posponer la realización de la línea catalana alegando dificultades presupuestarias.

150. El artículo fue publicado en *Vía Libre*, núm. 300 (1989), pág. 31. La tertulia del Alabardero reunía aquellas décadas de fines del siglo XX a Luis Carandell y a otros literatos en la taberna del mismo nombre, situada frente al edificio del Teatro Real de Madrid.

26. LA CUESTIÓN DE LAS PRIORIDADES

En la toma de decisión para la implementación de las grandes infraestructuras casi siempre aparece una cuestión muy espinosa: el establecimiento de prioridades. Ante la imposibilidad de acometer simultáneamente varias actuaciones de calado, por razones tanto de capacidad de gestión por parte de las administraciones públicas como de disponibilidad de recursos económicos, alguien acuerda qué se hace primero, qué se considera prioritario. Y habiendo concentrado todos los esfuerzos políticos, técnicos y financieros en esta prioridad, apenas queda margen para nada más. No importa si objetivamente la infraestructura prioritaria tiene razón de ser o es fruto de una decisión o de una serie de decisiones poco mesuradas: es la prioridad, y no hay tiempo ni siquiera para cuestionarla. Para el resto de infraestructuras desaparecen todos los calendarios pudiéndo iniciarse solamente cuando culmine la actuación prioritaria y se hayan superado sus efectos sociales así como su impacto en la hacienda pública.

El período que va del año 1989 al 1992 ejemplifica perfectamente esta tesis. Pero otro caso mucho más reciente es la política ferroviaria española de la primera década del siglo XXI que ha supuesto la postergación del transporte de mercancía por ferrocarril frente a la implantación de líneas de alta velocidad. Mientras han estado construyéndose miles de kilómetros de vías de AV, no han quedado recursos para habilitar unos pocos apartaderos imprescindibles para la circulación de trenes de 750 m de longitud, lo que duplicaría la capacidad de los convoyes, aumentando muy significativamente la productividad de este modo de transporte.

Retomemos el relato, en el año 1989. A partir del acuerdo de cambio del ancho de vía, el Gobierno tenía que realizar tres tareas. La primera, a la que tanto el ministerio de Transporte como RENFE estaban dedicando la máxima atención, era la construcción de la línea Madrid-Sevilla. La segunda y la tercera eran consecuencia de las novedades introducidas en el acuerdo mencionado: había que proyectar la línea de Barcelona y había que presentar antes de seis meses el estudio para la adaptación de toda la red ferroviaria convencional al ancho de vía UIC. Veremos cómo progresivamente se concentraría toda la acción gubernamental en la primera y como quedaron aparcadas las demás, que fueron incluso superadas por otros proyectos como el túnel bajo la sierra del Guadarrama, destinado a facilitar la conexión entre Madrid y el noroeste de la península.

En Cataluña continuaban tres frentes abiertos. Uno era el proyecto de la línea de Barcelona a Perpignan, del que pronto se dispondría de todos los documentos técnicos: en 1989, el anteproyecto; al año siguiente, el estudio de evaluación del impacto ambiental y los planes especiales de reserva urbanística, y finalmente, en 1991, el proyecto constructivo.[151] El segundo frente consistía en mantener viva la

151. La dirección del proyecto fue encomendada por la *Generalitat* a Albert Vilalta. Este contrató a Andrés López Pita como director técnico. Cuando el Colegio procedió a su visado, el 8 de marzo de 1991, se atribuyó la autoría a los dos ingenieros. Tenemos constancia de ello gracias al convenio suscrito entre FGC y el decano del Colegio de

presión sobre el Gobierno estatal para que se agilizaran los trámites de la línea de Madrid a Barcelona. Y el tercero era el europeo: conseguir que entre las infraestructuras priorizadas por la Comisión figurase la conexión ferroviaria internacional de Cataluña. En 1990 culminarían todas las gestiones y se lograría la inclusión de la línea Madrid-Barcelona-París en la selectiva lista europea de infraestructuras prioritarias.

Los trabajos de construcción de la línea andaluza llevaban un ritmo frenético aquellos primeros meses de 1989. La Dirección General de Infraestructuras de Transporte y RENFE se habían repartido la responsabilidad de su ejecución. La primera dirigía los trabajos de infraestructura entre Getafe y Córdoba, mientras que la compañía ferroviaria ejecutaba el tramo de Madrid a Getafe, que incluía la remodelación de la estación de Puerta de Atocha, el tramo entre Córdoba y Sevilla, la construcción de las estaciones de Ciudad Real, Puertollano, Córdoba y Sevilla-Santa Justa, así como la instalación de la vía en todo el recorrido.

Comenzaron a producirse desvíos económicos muy sustanciales, fruto de las continuas modificaciones y mejoras que iban introduciéndose con la táctica del poyaque. También influyeron en el sobrecoste tanto la novedad que suponía la infraestructura en un país poco habituado a construir líneas ferroviarias de altas prestaciones, como el habitual modus operandi de la obra pública en España, donde los proyectos se contratan a la baja y luego se recupera la rentabilidad a través de una serie interminable de "reformados" y de "complementarios."

Estos desvíos presupuestarios provocarían fuertes tensiones entre los ministerios de Hacienda y de Transportes [152], hasta el punto que el primero aprovechó la necesidad de contar con fondos suplementarios que tenía el ministerio inversor para someter un duro acuerdo al Consejo de Ministros, en el cual se hacía patente la posición nada favorable a asumir nuevos compromisos de gasto. La primera víctima fue la construcción de la línea de Barcelona. En el expediente administrativo de dicho acuerdo, adoptado en la reunión del Consejo de Ministros del día 7 de julio de 1989 [153], se incluye un borrador del texto en un folio con membrete del ministerio de Hacienda en la aparecen varias correcciones escritas a mano, lo que aporta un claro indicio de quien estableció las reglas del juego. Los responsables de Transportes sólo pudieron introducir ligeras modificaciones, y no les quedó otro remedio que aceptar las condiciones impuestas por el equipo de Solchaga: a cambio de la dotación presupuestaria necesaria para cumplir el calendario de la línea andaluza, debía aplazarse *sine die* la de Barcelona.

La parte expositiva del acuerdo gubernamental comenzaba haciendo referencia a los acuerdos de los días 9 y 16 de diciembre del año anterior. Recordemos que

---

Ingenieros de Caminos en *Catalunya*, en el que Albert Vilalta hace constar su renuncia a percibir los honorarios que le corresponderían, ya que lo considera como una tarea llevada a cabo en función de su responsabilidad de presidente de *Ferrocarrils*.

152. *El País* (9 de junio 1989) habla de "disputa entre el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Transportes" y del "temor de Hacienda ante la posibilidad de que los costes en la línea de Sevilla se dupliquen."

153. AGMEH CAJA 24.811.B. IND 2575.

el segundo consejo de ministros había solicitado un informe a los dos ministerios sobre el coste de construcción de las líneas de AV previstas, así como una propuesta de calendario para su ejecución en función de las disponibilidades financieras del Estado. El texto de Solchaga aseveraba que: "la importancia de los recursos necesarios para la ejecución de la obra hace necesario no demorar la fijación de una estrategia de actuación coherente con los recursos financieros disponibles". Como consecuencia de esta "estrategia coherente", su acuerdo establecía una nítida priorización de las actuaciones, al obligar a "concentrar de forma exclusiva el esfuerzo presupuestario a realizar en la construcción de nuevas líneas para alta velocidad y ancho internacional hasta 1992 en la línea Madrid-Córdoba-Sevilla, de forma que se asegure su funcionamiento en dicho año. Por consiguiente, la posible construcción de otras líneas de alta velocidad y ancho internacional no será emprendida hasta después de la entrada en servicio de la línea Madrid-Córdoba-Sevilla."

FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN MADRID-SEVILLA (Según acuerdo del Consejo de Ministros del 7 de julio de 1989)	
Dotación prevista en el Contrato-Programa 88-91 en Variantes y accesos D.G.I.T	150.300 Mpta
Recursos empleados en otras actuaciones	-5.300 Mpta
Disponible en presupuesto D.G.I.T. 88-91	145.000 Mpta
Generación crédito mayor ingreso tasas aeropuerto	10.000 Mpta
Financiación Contrato-Programa RENFE 88-91	28.000 Mpta
Aportación adicional autorizada a RENFE	67.000 Mpta
TOTAL	250.000 Mpta

El resto del acuerdo se refería a la financiación de la línea, la inversión total de la cual se fijaba en 250.000 millones de pesetas, y se autorizaba a RENFE a realizar una inversión adicional de 67.000 millones con cargo a endeudamiento. Este acuerdo permite constatar que aquel presupuesto inicial de la línea, presentado por Alfonso Guerra en octubre de 1986, de 76.459,4 millones de pesetas, se había multiplicado por tres. También se recogía en el acuerdo que, en aquel momento, quedaban todavía actuaciones por contratar, valoradas en más de 120.000 millones de pesetas. Como se puede deducir de estas cifras, las desviaciones presupuestarias no estaban controladas y, al final del proceso constructivo, quintuplicarían aquella primera cantidad. Es de justicia reconocer, que la magnitud del proyecto había experimentado también un importante incremento, con tanto "poyaque". Pero, desde una óptica de correcta gestión administrativa, el proyecto no fue nada ejemplarizante.

Las derivadas del acuerdo Solchaga eran obvias: mientras se garantizaba la continuidad de la ejecución de las obras de la LAV de Sevilla, posibilitando un alto ritmo en su ejecución, desaparecía de la agenda estatal la línea de Madrid a Barcelona. Esta noticia tan negativa no fue recibida con especial decepción en Cataluña, puesto que José Barrionuevo llevaba varios meses advirtiendo, a través

de los medios de comunicación, de los problemas económicos surgidos en la línea de Sevilla y de sus posibles consecuencias sobre la de Barcelona: el Estado no disponía de suficientes recursos para asumir su construcción y por lo tanto habría que apelar a la financiación privada. Esta propuesta de provisión de la infraestructura la explicó el propio ministro, tal como lo recoge ampliamente la prensa escrita, durnte aquella primavera. [154] Barrionuevo confiesa que se inspiró en el proyecto del Eurotúnel del Canal de la Mancha para sugerir dicha alternativa de financiación. En aquellos momentos el coste constructivo de la LAV Madrid-Barcelona se estimaba en unos 400.000 millones de pesetas, entre una cuarta parte y un tercio de los cuales podría ser financiado por los fondos europeos, el Estado aportaría hasta completar la mitad, y la otra mitad era la que se asignaría al sector privado.

A partir de los contactos que la Administración estableció con los hipotéticos inversores, se vio la necesidad de disponer de un proyecto suficientemente desarrollado que permitiera demostrar, ante el sector financiero, la solvencia de la operación. Desde el ministerio se creó una comisión ad hoc presidida por el director general de Infraestructuras del Transporte, Manuel Panadero, con la misión de elaborar dicho proyecto.

Las comparecencias parlamentarias de los dirigentes de RENFE y del ministerio de Transporte a lo largo de estos meses revelan la orientación que se estaba dando a la línea de Barcelona: "Se está contemplando tanto la participación del sector privado en los costas de construcción de las infraestructuras ferroviarias en alta velocidad entre Madrid y Barcelona, como la participación también en la gestión y explotación del propio servicio ferroviario, bajo la fórmula de un consorcio en el que participase capital privado y el Estado." [155]

El señor Pérez Touriño no podía ser más explícito en cuanto a la voluntad ministerial: para la línea de Sevilla debía preocuparse de conseguir más recursos del Ministerio de Hacienda. Para la de Barcelona, de la que no existía ni siquiera un anteproyecto, podía permitirse explorar nuevas fórmulas de financiación.

Desde Cataluña se hacía difícil cuestionar este planteamiento ya que la propia *Generalitat* estaba estudiando modelos de colaboración pública-privada para la línea de Barcelona a Francia. Por ello, la atención estaba fijada en otras dos problemáticas: los plazos de implantación de la línea Madrid-Barcelona y la definición de

154. Nos referimos a los artículos C. R. "Una empresa mixta, con participación pública y privada, gestionará la nueva línea". *El País* (3 abril 1989), pág. 49; Tintoré, E. "El AVE Madrid-Barcelona solo podrá construirse con ayuda del sector privado." *La Vanguardia* (6 de junio 1989), pág. 5. También resulta especialmente premonitorio el artículo de J. A. N., "RENFE solicita una prórroga de un mes para la entrega de su informe a Transportes", publicado en *El País* el día 9 de junio de 1989, pág. 73 en la que podemos leer: "El sobrecoste de la alta velocidad se aprecia más cláramente en la línea Madrid-Barcelona, cuya financiación vía Presupuestos Generales del Estado implicaría un escalonamiento de las inversiones en el tiempo que retrasaría su instalación hasta bien entrado el próximo siglo."

155. Comparecencia del subsecretario de Transportes, Pérez Touriño, en la Comisión de Indústria, Obras Públicas y Servicios. *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, núm. 466 (1989), pág. 15.362.

Tren AVE en la Estación temporal de la Cartuja, construida para permitir el acceso ferroviario a la Expo' 92, Sevilla. Foto Carles Salmeron.

su trazado. Podemos comprobarlo en las diversas iniciativas que los parlamentarios catalanes llevaron a cabo durante aquellos meses.

El diputado popular por Lleida Ignacio Llorens formuló una pregunta escrita al gobierno sobre el plazo de entrada en funcionamiento del trayecto Barcelona-Madrid de alta velocidad. La respuesta, publicada en el BOCG núm. 305 de la Serie E, de 16 de marzo, era muy contundente: "Los datos disponibles al respecto vienen a indicar que el conjunto de la línea Madrid-Barcelona podrá entrar en servicio entre 1995 y 1996". De hecho, esta previsión era la de que los responsables ministeriales continuaban manteniendo a lo largo de todo ese año 1989, cuando, desde Cataluña, se pedía acelerar el proyecto con el objetivo de 1993 o a lo sumo de 1994.

El otro tema de interés, el del trazado, lo encontramos reflejado en una intervención que el portavoz parlamentario de Minoría Catalana en asuntos de transportes, Salvador Sedó, realizó el 7 de marzo en la comparecencia en comisión del presidente de RENFE, Julián García Valverde: "¿Se conoce el nuevo trazado, en líneas generales, por dónde puede discurrir?" El diputado se interesaba por el trazado entre Lleida y Barcelona y sugería un acercamiento de la línea hacia el Camp de Tarragona, para permitir una estación que diera servicio a esta demarcación y posibilitara la conexión con el corredor del Mediterráneo. Hay que decir que el análisis de factibilidad del Ministerio —único documento elaborado por RENFE, a una escala poco detallada, de 1:50.000— preveía dos posibilidades, una por el corredor de la N-II (Tàrrega-Igualada-Martorell) y la otra paralela a la autopista de peaje (Les Borges-Montblanc-Vilafranca del Penedès), pero en ningún caso una estación cercana a la ciudad de Tarragona. [156]

156. Rafael López González, director de coordinación de Inversiones de RENFE lo explica el seminario que la FFE organiza con el título bien explícito de "La introducción del ancho internacional en la red ferroviaria española" el 6 y 7 de marzo de 1989. Las ponencias se recogen en un libro editado por FFE.

Desde la *Generalitat* se apostó desde un primer momento por esta alternativa que, finalmente, sería seleccionada ocho años después, cuando se aprobó la planificación del tramo. El catedrático López Pita estudió esta cuestión, comparando las ventajas y los inconvenientes de las distintas alternativas.[157] Evaluaba que los TAV de tercera generación, capaces de alcanzar velocidades punta de 350/360 km/h estarían disponibles a principios del nuevo siglo —tal y como efectivamente ha sido. Estos trenes permitirían que el incremento de tiempo de la opción Tarragona, de los servicios directos entre Madrid y Barcelona, fuese sólo de cuatro minutos, a una velocidad comercial de 250 km/h. El acierto de la predicción del profesor es tal que su tiempo de recorrido previsto entre Madrid y Barcelona, 2 horas y 38 minutos, es idéntico al establecido por RENFE en sus trenes AVE directos en enero de 2010. La ligera demora de la alternativa por el Camp de Tarragona tenía la contrapartida de una estación capaz de ofrecer servicios ferroviarios de alta calidad a una aglomeración urbana de más de medio millón de habitantes situada en el triángulo Tarragona-Reus-Valls, a la floreciente zona turística del entorno de Port Aventura y al mayor polígono petroquímico de la península.

Habiendo enfocado la financiación de la LAV de Sevilla y sin tener ninguna prisa para la línea de Barcelona, a RENFE le quedaba una tercera tarea: antes del 9 de junio debía entregar el informe de la implantación del ancho de vía europeo en la red convencional. Su redacción había sido encomendada a un equipo dirigido por Javier Pérez Sanz, autor de aquel primer informe sobre la cuestión, en el cual se basó el acuerdo de diciembre de 1988.

Desde el Congreso de los Diputados los grupos de la oposición seguían con mucha atención este tema. Y también continuaba siendo objeto de polémica en las páginas de los rotativos de la capital. A finales del mes de mayo, Fernando Nadal publicaba en El País un artículo explicando que "ingenieros" de RENFE cuestionaban el cambio de ancho de vía por problemas como la modificación de los desvíos, el cambio de los andenes o la tensión de alimentación. Se trataba de elementos técnicamente resueltos en aquellos momentos, pero que eran utilizados para complicar las cosas. El subtítulo del artículo era muy significativo del estado de agitación que se quería crear: "El miedo a las represalias rebaja el tono de las críticas al proyecto de cambio de ancho de vía." La apelación genérica a "ingenieros" añadía más sospechas de filtraciones interesadas a la prensa por parte de los opositores a la implantación del ancho UIC en España.[158]

En los primeros días de marzo se había producido la comparecencia del presidente de RENFE en la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios del Congreso con el objetivo de informar sobre la elaboración del informe. Fue una sesión tensa con muchos reproches a García Valverde por parte de los diputados

157. En el artículo publicado en noviembre de 1996 en la Revista de *Obras Públicas* (págs. 63-89) con el título "La elección del trazado de las nuevas líneas de ferrocarril en Europa. La relación Madrid-Barcelona."

158. Nadal, F. "Ingenieros de RENFE cuestionan el cambio de ancho de vía por problemas técnicos". *El País* (29 de mayo 1989), pág. 66.

Trazados alternativos de la LAV Lleida-Barcelona según el Análisis de Factibilidad del MTTC. Doc. MTTC, 1989.

Álvarez Cascos, del Grupo Popular, Sedó Marsal, de Minoria Catalana, Pérez Dobón, del Grupo Mixto y Alejandro Rebollo, del CDS. Todos le recordaron sus contundentes palabras contra el ancho internacional que, justamente un año antes, había pronunciado en esa misma sede:

> "Ustedes, en teoría, lo sabían todo hace un año, optaban por el mantenimiento del ancho español, no en términos de posibilidad ni de prioridad, sino en términos de que nunca se haría ese cambio de ancho de vía". (Álvarez Cascos)
>
> [...] "Cuando tan vehementemente se había defendido el no al ancho europeo, llegar en un momento dado a ser el equipo que saca adelante el ancho europeo es un poco incoherente". (Sedó Marsal)
> [...] "Siempre es un buen momento para rectificar, siempre y cuando la rectificación no sea una pura coartada formal y no se plasme luego en actúaciones concretas y generalizadas". (Pérez Dobón)
>
> "¿Ese viraje profundo para aceptar el ancho europeo obedece a razones políticas, viniendo, en todo caso, la técnica a rellenar la ausencia de criterio o a superar la contradicción de una época anterior?" (Alejandro Rebollo)

García Valverde se defendió diciendo que su obligación como directivo de la empresa ferroviaria consistía en sacar el máximo provecho de los recursos disponibles, que siempre serían escasos. Y que si en 1988 había afirmado que, en caso de tener el dinero necesario para el cambio de ancho, los usaría para otras actuaciones era porque pensaba que el aumento de la capacidad de la infraestructura ferroviaria y la mejora de la calidad del servicio eran la máxima prioridad. Remarcó, sin embargo, que si se añadían más recursos al sistema, no encontraba ningún inconveniente en asumir la operación. Finalmente, argumentó que la decisión

del cambio había sido política y por tanto tal decisión no le correspondía a él ni a RENFE, sino al Ministerio. La realidad es que García Valverde nunca había compartido la miope visión del ferrocarril del ministro Caballero y los rígidos planes de Montfort. Supo aprovechar el cambio ministerial para conseguir la complicidad de José Barrionuevo y convercerle de la necesidad de introducir en España la alta velocidad que usó como palanca para dar un salto cuantitativo de las inversiones en ferrocarril y para promover una auténtica revolución estratégica y organizativa en RENFE.

La información que García Valverde podía ofrecer a los diputados sobre el avance del informe era escasa, dado el poco tiempo transcurrido desde el encargo. Con todo, en la Comisión se produjo un interesante debate en torno al alcance que debía tener la operación del cambio de ancho. En las líneas existentes, muchas de ellas con trazados muy anacrónicos, ¿se debía proceder a una simple actuación de traslado decimétrico los raíles o bien valía la pena aprovechar la ocasión para mejorar sus características geométricas? Es evidente que una alternativa y la otra no tenían nada que ver en cuanto a los costes ni en cuanto a las prestaciones de la red resultante. Lo que volvía a estar sobre la mesa era la caducidad del PTF, un documento que no servía para dar respuestas a un reto de proporciones tan fenomenales.

Dos meses después era el subsecretario del Ministerio, Pérez Touriño, quien aceptaba, en respuesta parlamentaria al diputado popular Camisón, que había que proceder a efectuar una primera revisión del PEF a efectos presupuestarios, y que esta revisión vendría muy condicionada por las conclusiones que el Gobierno adoptara una vez entregado el informe de RENFE.

A primeros de junio, la prensa explicaba que las disputas entre los ministerios de Transportes y de Hacienda habían provocado el retraso del informe de RENFE. La empresa pública solicitó oficialmente una prórroga de un mes para la entrega del documento final. Y el azar o las circunstancias hicieron que, el mismo día que el Consejo de Ministros acordaba el aplazamiento de cualquier nueva inversión que no fuera el Madrid-Sevilla, RENFE entregara el informe en el que, en más de 4.000 páginas, explicaba cómo se podía proceder al cambio de ancho de vía en prácticamente toda la red ferroviaria de la compañía, y cómo esta operación, con un coste de 520.000 millones de pesetas, se podía hacer progresivamente en un plazo de 10 años.[159] Era el 7 de julio de 1989. Solchaga acababa de ganar una batalla y ahora afrontaba el segundo asalto. Al equipo del Ministerio nunca le había parecido imprescindible la inversión del cambio de ancho. Para posponerla acudiría, como no, al manido argumento de las penurias presupuestarias.

El rey presidió, el día 2 de octubre de ese mismo año, el acto de colocación del primer tramo de vía de ancho internacional en el municipio madrileño de Parla, una semana antes del inicio de la campaña de las elecciones generales. Quizás por

159. Un ejemplar del "Informe de Conversión de Lineas a Ancho Internacional" elaborado por RENFE y fechado en julio 1989, formado por 20 tomos, puede consultarse en la biblioteca de la FFE. (III D 649).

este hecho, aquel día todo se limitó a buenas noticias y a mejores palabras. José Barrionuevo explicaba con indisimulada satisfacción que se habían construido ya dos terceras partes de la línea andaluza y para evitar críticas en Cataluña, reiteró sus planteamientos para la LAV de Barcelona: la Administración debía convocar antes de fin de año la constitución de un consorcio mixto para emprender el proyecto. Quizás todo se retrasaría un poco, como "consecuencia lógica del proceso electoral". El ministro no se olvidó de mencionar que el esquema de la red en ancho UIC, diseñado por el Gobierno preveía dos conexiones con Francia, por el País Vasco y por Cataluña, y una con Portugal, por Badajoz, las cuales se querían construir en el plazo de vigencia del PTF (o sea, antes del año 2000). Las declaraciones de Barrionuevo no gustaron demasiado a su colega Solchaga, que, a pesar de estar en plena campaña electoral retomó la polémica entre ambos ministerios. Los medios informativos recogían por primera vez el rumor de un inminente aplazamiento del debate sobre el ancho de vía, como efectivamente sucedería a pesar de los intentos de Transportes para desbloquear la situación.

Las elecciones del 29 de octubre daban una ajustada mayoría (175 escaños) a Felipe González. En el ejecutivo surgido de las elecciones mantenía los dos protagonistas de la controversia que continuaba viva. La revista Vía Libre, editada por la FFE, publicó en noviembre un artículo con un titular tan elocuente como voluntarista: "El nuevo Gobierno decidirá en enero el cambio de ancho". Y aunque se explicaba que "fuentes relacionadas con el equipo de asesores del ministerio de Economía y Hacienda siempre han sido desfavorables a la medida (...) debido a la ausencia de perspectiva de rentabilidad económica (...) y continuan defendiendo la tesis de los trenes de ancho variable", se hacía eco de la previsión de Transportes para el cambio de ancho en la red principal: las obras comenzarían en 1991 y terminarían el año 2000.[160]

Unos días después, el día 10 de noviembre, el diario El País volvía a editorializar sobre el tema: "La cuestión, en suma, se centra no sólo en cual es el coste del ancho europeo, sino cuál es el coste de la inexistencia del ancho europeo. Sólo si se establece cláramente y al céntimo, si se produce un verdadero debate político en el nuevo Parlamento y el debate se traslada a la sociedad, sólo entónces encuentraría alguna explicación que España opte por conservar, aunque sea en parte, los Pirineos que aun la segregan del continente." [161]

En las Cortes Generales, a pesar de los intentos de la oposición, no pudieron modificarse las tesis del ministro de Hacienda contrarias a la implementación de la anchura UIC en la red de RENFE. La Península Ibérica acabaría el segundo siglo de existencia del ferrocarril con un ancho de vía singular y, lo que es más grave, sin haber conseguido normalizar su conexión ferroviaria con Europa.

160. *Vía Libre*, n. 311 (1989), págs. 5 a 7.

161. "El coste del ancho no europeo." *El País* (10 noviembre 1989), pág. 14.

27. LA GENERALITAT APRUEBA EL PROYECTO DE LAV BARCELONA–PERPIGNAN Y LOGRA SU INCLUSIÓN EN LA RED EUROPEA

El día 31 de diciembre del año 1989, el abogado Blas Camacho envió al *president* Pujol un informe sobre la situación de los planes de ancho de vía europeo.[162] Desde su privilegiada atalaya comunitaria y con unos contactos de alto nivel con la administración española, disponía de elementos suficientes como para formular una severa advertencia. En el documento Camacho explicaba que la decisión política del 9 de diciembre de 1988, fruto de un impulso intuitivo del Gobierno, forzado por la insistencia catalana de modernizar su red para integrarse en Europa, estaba agotando sus efectos positivos. Por el contrario, arreciaba un clima creciente de críticas contra las intenciones del ministerio de Transporte, a partir de las dudas sobre la viabilidad financiera del cambio de ancho y de la implementación de la nueva línea Madrid-Barcelona.

Tenía razón: conocemos perfectamente las circunstancias de la paralización de ambas actuaciones. Camacho intuía mayores amenazas. La primera provenía de las comunidades autónomas que no querían quedarse al margen de la AV y reivindicaban "su línea." Especialmente intensa era la presión del Gobierno vasco para conseguir que el enlace ferroviario con Europa discurriese por Irún y no por Cataluña. Muchos sectores de la capital del Estado lo veían con sumo agrado, como lo demuestra el escrito que la Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes envió a la Comisión Europea el mes de octubre. Se trataba de dar "información complementaria para el proyecto de Comunicación de la CE sobre la Red Ferroviaria Europea de alta velocidad". Se proponía, dentro del epígrafe "Ejes retenidos para la planificación a medio plazo", idéntico nivel de prioridad para el itinerario Madrid-Barcelona-Lyon que para el Madrid-Vitoria-Burdeos, lo cual, obviamente, no respondía al acuerdo de 9 de diciembre de 1988.

Vale la pena recordar que, en el siglo XIX, esta cuestión se había resuelto a favor de la conexión atlántica, inaugurada con 14 años de antelación con respecto a la mediterránea. Desde Madrid siempre se optaría por comunicar las respectivas capitales estatales por el camino más corto. Y este no pasaba por Barcelona.

Otra amenaza para la ejecución prioritaria de la LAV catalana era la extensión de la AV andaluza hacia el sur. Concretamente, prolongando la línea desde Sevilla a Cádiz y Huelva, y desde Córdoba a Málaga. Estas actuaciones procedían del estudio de implantación del ancho UIC, en la que se preveía la alternativa de secuenciar los trabajos de adaptación del ancho por ámbitos geográficos con el objetivo de disminuir la necesidad de instalaciones de cambio de ancho de los trenes. Era lógico que, para rentabilizar la primera línea existente se pretendiera alcanzar las otras capitales andaluzas con la nueva red ferroviaria. Además resultaba muy creíble que

162. Archivo Jordi Pujol. I.3.10 El informe se adjunta a una carta del presidente al *Conseller* de PTiOP, de 12 de enero de 1990, con el comentario: "Te mando esta documentación. Es una prueba más de la eficacia de Camacho."

Euromed Barcelona-Valencia en la Estación del Garraf. Foto: Carles Salmerón, 2007.

un gobierno especialmente abocado a invertir en la región andaluza la acometiera en el marco de su política de reequilibrio territorial basado en la ejecución de fuertes inversiones en infraestructuras en las regiones de menor renta per capita.

También preocupaba al abogado que, desde el Ministerio de Transportes, se estuviese trabajando en el trazado de Madrid a Barcelona, pero no en el de la capital catalana a Perpignn. Veía el riesgo de que este último quedara pospuesto. La prioridad del Ejecutivo socialista, en todo caso, sería la conectividad con la capital del Reino, de acuerdo con la visión radial de las grandes infraestructuras que imperaba en las decisiones de los gobiernos españoles. La realidad ha confirmado plenamente este temor: la conexión internacional ferroviaria con Francia se ha retrasado cinco años en relación con la llegada del AVE a Barcelona.

Y la última amenaza sobre los objetivos catalanes tenía que ver con la propia línea Madrid-Barcelona. No se trataba sólo de su aplazamiento sino de algo peor: en caso de que los estudios de factibilidad emprendidos por el ministerio resultaran negativos, se podía recuperar el planteamiento del PTF, o sea, la simple mejora de la línea existente para adecuarla a la velocidad máxima de 200 km/h, con alguna variante para los tramos de trazado más anacrónico. Barcelona no tendría tren de Alta Velocidad, sino un ferrocarril convencional, al estilo del Euromed en servicio entre las capitales catalana y valenciana, con unas prestaciones poco competitivas. Cabe decir que también en esta cuestión la información de Camacho fue correcta: los gobiernos de Felipe González tan sólo iniciaron la tramitación de la construcción de los tramos Ricla-Calatayud y Zaragoza-Lleida, respondiendo plenamente al espíritu de las “variantes ferroviarias” del plan.

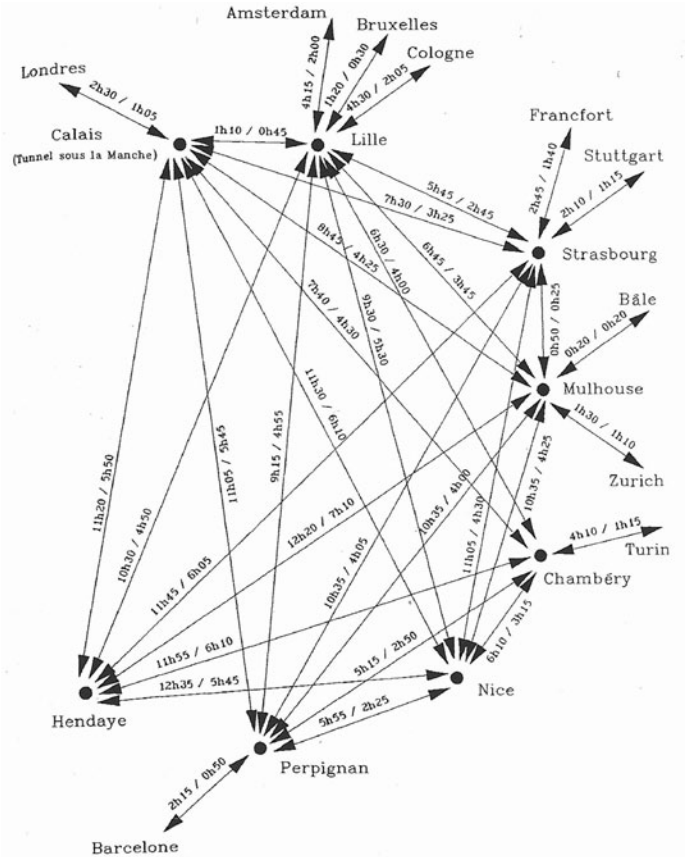
Desde la óptica europea, en cambio, las cosas habían ido mucho mejor aquellos últimos meses del 1989. La Comisión Europea acordó financiar el 50% de los estudios de factibilidad de la LAV Madrid-Barcelona y, lo más importante, en el documento Política Comunitaria de Ferrocarriles (COM (89) 564/5 de 21 de noviembre de 1989) planteó sólo dos ejes comunitarios de "realización inmediata". El primero iba de Escocia a Londres, París, Bruselas, Amsterdam, y Frankfurt, el segundo, de Sevilla a Lyon por Madrid y por Barcelona. Y desde la ciudad francesa se dividía en dos ramales, uno hacia Frankfurt, Hamburgo y Copenhague y el otro hacia Turín, Milán y Roma. El documento se dirigía al Consejo de Ministros de Transportes y tenía como objetivo que este organismo se pronunciara definitivamente antes del fin del año siguiente. La recomendación de Blas Camacho subrayaba la necesidad de contrarestrar la interferencia de los lobbies atlánticos, muy poderosos tanto en España como en Francia. Pocos meses antes, Eduardo Peña, en calidad de director general de Transportes de la CEE, había enviado una carta a Jordi Pujol como presidente de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos. El *President*, preocupado por la ambigüedad del eurocrata escribió una nota a mano destinada a su Conseller de Obras Públicas, Joaquim Molins: "El desarrollo conjunto de ambos ejes, tal y como sostiene Peña, está muy bien, pero todo el mundo sabe que primero se hará uno y después el otro. No aflojes."

Pujol y su equipo, en consecuencia, intensificaron sus contactos internacionales. No sólo en el ámbito de la política europea. También se acelerarían las relaciones con los representantes del Estado francés. Albert Vilalta mantuvo multiples reuniones con Philippe Roumeguère, responsable del desarrollo de las líneas del TGV, y con Jacques Fournier, presidente de la SNCF. Los directivos de los ferrocarriles franceses también recibían los ímputs de la *Generalitat* a través de Jacques Blanc, presidente de la región de Languedoc-Roussillon. Por su parte, Jordi Pujol, el 15 de diciembre, se entrevistó con el ministro francés de Transportes Michel Delabarre para conseguir la máxima complicidad de cara al enlace internacional.

El ministro informó a Pujol que muy pronto presentaría el avance del *Schéma Directeur National des Liaisons ferroviaires à Grande Vitesse*, el artífice del que había sido otro buen aliado de la causa catalana, Michel Walrave. Éste, además, ocuparía desde enero de 1991 el cargo de secretario general de la UIC, organismo extraordinariamente influyente y ferviente defensor de una nueva red europea de alta velocidad.

El documento francés no podía ser más favorable a las pretensiones de la *Generalitat* ya que, además de figurar la conexión de Barcelona a Perpignan, no incluía referencia alguna a otras ciudades españolas: "TGV Languedoc-Roussillon: prolongement jusqu'à Perpignan, ouvrant de nouvelles perspectives de amélioration des liaisons avec l'Espagne grâce au projet de ligne internationale entre Barcelone et Perpignan."

Cuando el 12 de junio de 1990, Michel Delabarre, como responsable del *Ministère de l'Equipement, du Logement, des Transportes et de la Mer*, presentó el mencionado proyecto de esquema director para sustanciar el proceso de participación pública y de audiencia institucional, se referiría explícitamente, como una de las



Esquema Director Nacional de las conexiones ferroviarias de alta velocidad. Mejora de tiempos 1998 y al horizonte del Plan, MELTM. París, 1990.

piezas de equilibrio de su política regional, al proyecto *TGV Sud-Européen*, a fin de asegurar las relaciones con la Península Ibérica y con Italia. El nuevo ferrocarril entre Barcelona y Perpignan jugaba un papel de primer nivel en esta estrategia mediterranea del gobierno de la República.

A pesar de estas sólidas alianzas internacionales, Pujol era plenamente consciente de que, sin la complicidad del ejecutivo español, no podría avanzar en el proyecto del tramo internacional. Para dar un renovado impulso al proyecto y tratar de desbloquear la LAV Madrid-Barcelona, el 18 de enero de aquel 1990 volvió a reunirse con José Barrionuevo. Un mes después, el presidente de la *Generalitat* le enviaba una carta en la que dejó escrito, negro sobre blanco, los acuerdos a que habían llegado.

En el tramo Madrid-Barcelona, la *Generalitat* colaboraría en la definición del trazado, redactaría un plan especial para la reserva del suelo, tal como ya se había formulado en el tramo de Barcelona a Francia, y participaría en la definición de las alternativas de financiación y de gestión de la línea que estaba preparando el ministerio. Para coordinar la actuación de las respectivas administraciones, se nombraron interlocutores a Francisco Fernández Lafuente, asesor ejecutivo del ministro, y a Albert Vilalta.

En la carta, Pujol reiteraba al ministro que, "de acuerdo con lo convenido" la *Generalitat de Catalunya* asumiría la responsabilidad de completar el proyecto de la línea Barcelona-frontera con el objetivo de aprobarlo antes del mes de febrero de 1991, fecha en que finalizaba el período de suspensión de licencias del Plan Especial de Infraestructuras correspondiente a la demarcación de Barcelona. [163]

Esta figura de planeamiento prevista en la legislación urbanística fue utilizada por la *Generalitat* no sólo en la demarcación barcelonesa, sino también en Girona, de forma que se reservaba una franja de suelo, dentro de la cual se iba a ubicar la plataforma de la vía, así como los PAET, las estaciones y las otras instalaciones auxiliares al servicio de la línea. Los efectos jurídicos del Plan comportaban que todos los instrumentos de planeamiento municipal debían adaptarsele estableciendo la limitación de nuevas actuaciones urbanísticas en la franja afectada.[164] La medida, impulsada por Joan Antoni Solans, director general *d´Urbanisme de la Generalitat*, era pausible al disponerse del anteproyecto de trazado a una escala 1:5.000 que garantizaba la precisión requerida para formalizar las reservas de suelo. Y, además, era una medida conveniente teniendo en cuenta que la nueva línea transcurriría por un territorio muy humanizado desde la estación de la Sagrera en Barcelona, pasando por el Vallès, la Selva, el Gironès hasta el Alt Empordà, territorios densamente poblados donde los escasos llanos están ocupados por ciudades, polígonos industriales y todo tipo de infraestructuras lineales. La necesidad de estos planes resultaba una novedad de cara a los representantes del Ministerio, habituados como estaban a la línea de Sevilla, la cual, afectaba a las amplias llanuras manchegas, a los solitarios contrafuertes de la Sierra Morena o al Valle del Guadalquivir, ámbitos mucho menos urbanizados. Gracias a la implementación de estos planes especiales, cuando una década después se construyó el tramo, los ahorros de recursos

163. Carta de Jordi Pujol a José Barrionuevo, de 20 de febrero. Archivo Jordi Pujol.

164. Tal y como explica Juan Manuel Trayter, profesor titular de Derecho Administrativo de la UB, (ver "Proyecto de Infraestructura Ferroviaria y Planeamiento Urbanístico" incluido en la publicación dirigida por M ª Jesús Montoro, Infraestructuras ferroviarias del tercer mílenio. Barcelona: Editorial Cedecs, 1999) estos planes especiales no son derivados del planeamiento general, sino que, en aplicación del artículo 76.3 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico, permiten "en ausencia de Plan Director Territorial o de Plan General o cuando éstos no contuvieran las determinaciones adecuadas, adoptar medidas de protección con el fin de garantizar, entre otras, el establecimiento de las infraestructuras básicas relativas al sistema de comunicaciones." Trayter advertía del complejo encaje jurídico de esta figura de planeamiento. Efectivamente, alguno de estos Planes Especiales sería posteriormente anulado por los tribunales de justicia.

económicos y de tiempo para llevar a cabo las expropiaciones fueron muy importantes, ya que se había conseguido preservar la traza de la LAV de la acción urbanizadora.

El Plan Especial correspondiente a la provincia de Barcelona había sido aprobado inicialmente el día 28 de febrero de 1990 y el de Girona, el 5 de junio. Los dos fueron aprobados definitivamente el 15 de enero de 1991, pocos días antes del acuerdo del *Consell Executiu de la Generalitat* de 4 de febrero, de toma en consideración del Proyecto Constructivo de la línea Barcelona-frontera francesa.

Durante todo el año 1990, *Ferrocarrils de la Generalitat* desplegó una frenética actividad tanto en la redacción del proyecto hasta la frontera como en el impulso de la definición de la línea de Madrid, responsabilidad del Ministerio de Transportes. Cada dos meses, su presidente enviava a Jordi Pujol un "boletín alta velocidad" en el que se relataban todas las gestiones realizadas así como las actuaciones más relevantes que los gobiernos español y francés y la CE estaban desarrollando.[165]

Hay constancia de cinco reuniones entre Albert Vilalta y Fernández Lafuente, que se dedicaron a la exposición del contenido y las conclusiones del anteproyecto de LAV Barcelona-Perpignan,[166] a la presentación del estudio de la *Generalitat* sobre las alternativas de trazado de la LAV de Madrid en las demarcaciones de Lleida y de Tarragona, y a la propuesta de participación de la *Generalitat* en el estudio de penetración desde Martorell a Barcelona, licitado por el Ministerio. En la mayoría de las reuniones, quien llevaba la iniciativa —y los deberes hechos— era el Gobierno catalán. La actitud del asesor del ministro era positiva, pero no podía aportar grandes avances al proceso como consecuencia de la prioridad que para Transportes tenía la construcción de la línea de Sevilla. Aquel mes de febrero de 1990 se adoptó el nombre de marca AVE, acrónimo de Alta Velocidad Española. La dirección de marketing de RENFE había propuesto diversas alternativas para sustituir el afrancesado apelativo TGV utilizado hasta entonces. El significado de la palabra y el logotipo hacían referencia a un pájaro, connotación de un vehículo muy rápido que, más que correr, iba a volar. Pero en la elección de la marca AVE aparecía una circunstancia novedosa, la nacionalidad del tren, que ni franceses, ni japoneses, ni alemanes habían utilizado en la denominación de sus respectivos ferrocarriles de alta velocidad.

Las gestiones de alcance internacional llevadas a cabo por Pujol, Carles Gasóliba, como presidente del Patronato Catalán Pro Europa y eurodiputado, Albert Vilalta y Andrés López Pita, tenían el doble frente de Francia y de las instituciones europeas. El presidente de la *Generalitat* fue invitado por el ministro francés Jean-Pierre Chevènement, que presidía la *Association Trans Europe TGV*, a participar en el debate que se celebró en Lyon el 4 de octubre sobre el *Schéma Directeur*, y posteriormente también fue invitado a París. Albert Vilalta mantenía una intensa agenda internacional. Él mismo lo explicaba: "para asegurar una perfecta coordinación entre los estudios del tramo Perpignan-frontera y frontera-Barcelona,

165. Archivo Jordi Pujol. I.3.10. Temas TGV.

166. Este documento había sido aprobado el 15 de mayo de 1989.

y también para efectuar un seguimiento detallado de las actuaciones previstas por la SNCF, celebramos una reunión cada mes con Michel Walrave y Philippe Roumeguère." [167] El presidente de FGC fue el único representante de una empresa ferroviaria extranjera invitado al acto de concesión de la insignia de *Chevalier de la Legión d'Honneur a Roumeguère*, pocos días antes de ser nombrado director general adjunto de la SNCF. Se comprende que, con estos contactos de alto nivel, la planificación del TGV en Francia otorgara un tratamiento muy positivo a la conexión con Cataluña.

Más complicados resultaron los objetivos de carácter europeo. El lobby atlántico se estaba organizando. El día 3 de mayo de 1990, las cámaras de comercio de Madrid y de Burdeos se reunieron en Madrid en el marco de una jornada en defensa del Eje Madrid-Irún-Burdeos-París. El representante de la SNCF lo dejó claro: su prioridad era el eje mediterráneo. Quizá por eso Adrian Piera, presidente de la Cámara de Comercio de Madrid, escribió al ministro Barrionuevo: "[...] los planes iniciales de la red de alta velocidad prevén que la comunicación de Madrid con Europa se realizará a través del itinerario de Barcelona. De llevarse a cabo este proyecto, Madrid se vería una vez más aislada del conjunto de la CE [...]." [168]

La Comisión acometía la fase definitiva de la determinación de la red europea de trenes de alta velocidad y, en los grupos de trabajo encargados de elaborar el esquema director, había representación de las empresas ferroviarias estatales y de los ministerios de Transporte. Los representantes españoles manifestaban de forma sistemática que aún no estaba decidido si las actuaciones en el tramo Barcelona-frontera consistirían en una nueva línea de AV o bien en la simple mejora de la vía existente para adecuarla a la velocidad de 160/200 km/h, tal como preveía el PTF. También explicaban que, en ningún caso aquella se construiría antes de la nueva línea Madrid-Barcelona y, por tanto, como muy pronto, hacia el 2005. Ante esta posición tan negativa, la *Generalitat* planteaba un argumento irrefutable: en el año 1990, no se disponía en Europa de ningún proyecto de LAV en un estado de desarrollo tan avanzado como el Barcelona-frontera.

Finalmente, el mes de diciembre, el grupo de trabajo de alto nivel presentó su rapport. Propusieron un esquema director para el horizonte 2010, en el que aparecían los 14 principales corredores que había que desarrollar. Con los números 9 y 10 había dos corredores Francia-España-Portugal. El primero se llamó Mediterráneo y el segundo, Atlántico. Los diferentes tramos que componían los corredores pertenecían a dos categorías: las nuevas líneas y las líneas mejoradas. Y en determinados casos un círculo señalaba que había que estudiar la solución específica. Sobre los Pirineos catalanes aparecía uno de estos círculos, recogiendo la petición del Gobierno español, que dudaba entre las determinaciones del PTF y el acuerdo

167. Nota informativa enviada por el Presidente de FGC al *President de la Generalitat*, el 15 de octubre de 1990. Archivo Jordi Pujol. I.3.10 (TGV).

168. Carta enviada el 28 de marzo de 1990 por Adrián Piera al Ministro de Transportes. Una copia se encuentra en el Archivo Jordi Pujol. I.3.10 (TGV).

del 9 de diciembre de 1988. En cualquier caso, en este mapa de Europa aparecía por fín la línea mediterránea. Se había podido superar aquel primer esquema de la "red horizonte 2000", dónde se la relegaba a una incierta programación, bajo el epígrafe "otras conexiones."

En enero de 1991, la revista *Espais*, editada por el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, hacía un balance del estado del proyecto.[169] Recogía los avances en la redacción y en la tramitación de los Planes Especiales, de la Declaración de Impacto Ambiental y del Proyecto Constructivo. Todo estaba a punto, según las previsiones de Albert Vilalta. El artículo también se hacía eco de su inclusión en el Esquema Director francés y en la red europea. Por otra parte explicaba que el Ministerio de Transportes responsable de la definición del trazado de la línea MAD-BCN, iba a aceptar la propuesta de la *Generalitat*, consistente en la alternativa más cercana a la ciudad de Tarragona, con una estación situada entre la Secuita y Perafort y con la previsión de su enlace con el corredor del Mediterráneo que posibiliría, en su momento, la construcción de una estación próxima al aeropuerto de Reus.

Esquema Director de la Red Europea de Trenes de alta velocidad (2005).
Fuente: Grupo de trabajo de la Comisión. Doc UIC (1989).

169. López Pita, A. "La línea Barcelona-frontera francesa: contribución a la red europea de alta velocidad, concepción y ejecución de la red ferroviaria europea de alta velocidad del siglo XXI". *Espais*, núm. 27 (1991), págs. 4-9.

Con todo, el contexto político y económico no invitaba al optimismo. La crisis del Golfo de Arabia introdujo un nuevo elemento de incertidumbre en la situación económica: las finanzas del Estado comenzaban a dar signos de agotamiento.

En estas circunstancias era evidente que, para financiar unas actuaciones valoradas en más de 125.000 millones de pesetas, sólo había una alternativa factible entre las cinco posibilidades de provisión de la nueva infraestructura:

- Construcción por parte del Estado y explotación por parte de RENFE;
- Construcción y explotación por parte de RENFE;
- Construcción por parte del Estado y explotación por parte de una empresa concesionaria privada o mixta;
- Construcción por parte de una empresa concesionaria y explotación por parte de RENFE;
- Construcción y explotación a cargo de una empresa concesionaria privada o mixta.

Se optó por la última. Desde FGC se diseñaron los elementos básicos de aquella concesión. Los accionistas podrían ser entidades financieras españolas y extranjeras, instituciones públicas catalanas (*Generalitat*, ayuntamientos, puerto, cámaras de comercio...) así como empresas ferroviarias, de transportes, constructoras, de material móvil y de instalaciones. El capital de la sociedad no podría ser inferior a los 11.000 millones de pesetas, o sea, el 10% del coste previsto de la nueva línea. A partir de los estudios de factibilidad y de los datos de proyecto, se preveía una TIR de 15%, para un período concesional de 99 años. Todo ello estaba recogido en un documento que Vilalta envió el día 11 de diciembre al *president* Pujol: “Estas notas, que libro también a J. A. Samaranch tal como hablamos, enmarcan el tema y definen a grandes rasgos la actuación a llevar a cabo.”

La estrategia del presidente de *Ferrocarrils*, descrita en una nueva carta a Jordi Pujol, de 18 de enero de 1991, consistía en implicar al presidente del COI, que aquel año preolímpico gozaba de un elevado prestigio, para que liderara un grupo promotor desde la sociedad civil catalana. Éste apoyaría el proyecto de la *Generalitat* e iniciaría las gestiones para conseguir la concesión de la nueva línea. Vilalta contaba que, con un magnífico proyecto sobre de la mesa, con un consenso cívico y político total en Cataluña y con la garantía de un grupo solvente que asumiera la financiación de la operación, nadie podía oponerse a una operación que permitiría, en el año 1995, viajar de Barcelona a París en TAV.

Jordi Pujol era consciente de la mayor dificultad: conseguir la complicidad del ejecutivo de Felipe González. Éste era quien debía dar el pistoletazo de salida al proceso, aprobando el proyecto y convocando el concurso para la concesión. Por ello, el acuerdo del Consejo Ejecutivo de la *Generalitat* de 4 de febrero de 1991 se formuló de manera que fuera percibido desde Madrid más como una petición de colaboración que como un desafío. Lo dejaba muy claro la carta que el *President* enviaba ese día a Barrionuevo:

Excmo. Sr. Ministro:

En virtud del compromiso contraido, me complace acompañar el Proyecto de nueva línea ferroviaria Barcelona-Frontera francesa. El citado proyecto ha sido asumido previamente por el *Consell Executiu de la Generalitat*, que ha adoptado en fecha de hoy el siguiente acuerdo:

ASUMIR formalmente el Proyecto de línea ferroviaria de ancho internacional entre Barcelona y la frontera francesa elaborada por el *Departament de Política Territorial i Obres Públiques y Ferrocarrils de la Generalitat*, en el ámbito de las competencias que el *Estatut de Autonomía de Catalunya* le atribuye en materia de transporte por ferrocarril.

RECABAR la cooperación del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones para cuantos actos de carácter jurídico o actuaciones económicas fueran precisos para su total realización.

MANIFESTAR el interés por extender la cooperación institucional también en el establecimiento de la nueva línea de ancho europeo y alta velocidad Barcelona - Madrid, para que, asímismo, pueda ser realidad en el más breve plazo posible.

Reciba, Sr. Ministro, el testimonio de mi consideracion más distinguida.

28. BORRELL SUSTITUYE A BARRIONUEVO Y VILALTA PASA A MEDIO AMBIENTE

José Barrionuevo no pudo responder a esa carta. El día 11 de marzo de 1991, Felipe González efectuaba una profunda remodelación del Gobierno. La dimisión que había presentado el 12 de enero su vicepresidente primero, Alfonso Guerra, fruto de los escándalos generados por los casos de tráfico de influencias de sus hermanos, fue el detonante. El presidente del Gobierno tenía que poner fin a un período al que algunos habían calificado como una interinidad desde las elecciones de noviembre del 89. El nuevo ejecutivo tenía un vencedor, Carlos Solchaga, que, aunque no ocuparía el cargo de vicepresidente, logró asumir la coordinación de todos los ministerios vinculados a las actividades económicas dónde colocó a hombres de su confianza: Pedro Solbes en Agricultura, Claudio Aranzadi en Industria y sobre todo Josep Borrell en un todopoderoso Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que reunificaba las competencias en estos dos ámbitos, segregadas desde el primer gobierno de la UCD y al que se añadiría posteriormente la gestión del medio ambiente.

Josep Borrell, nacido en la Pobla de Segur e ingeniero aeronáutico de profesión, era un destacado militante socialista de Madrid, donde residía desde que emprendió sus estudios superiores. En 1982 había sido nombrado secretario general de Presupuestos y Gasto Público y dos años después ocupó la secretaría Estado de Hacienda, primero a las órdenes de Miguel Boyer y después de Carlos Solchaga. Le gustaba jugar el papel de gran recaudador del Estado y se hizo famoso por la firmeza de las actuaciones que la administración tributaria llevó a cabo, sobre todo en Cataluña, donde persiguió con inusitada contundencia a los contribuyentes más remisos a pagar impuestos.

La remodelación del gobierno también conllevó el nombramiento de Julián García Valverde como ministro de Sanidad. La presidencia de RENFE quedaba vacante, lo que aprovecharía Narcís Serra para “sugerir” al nuevo ministro que nombrara a su amiga y colaboradora Mercè Sala, una economista con una amplia experiencia en política municipal como concejala del Ayuntamiento de la capital catalana desde 1979, donde gestionaba los autobuses urbanos y el metro de la ciudad desde la presidencia de la empresa pública Transports Metropolitans de Barcelona. José Barrionuevo desapareció de la escena política quedando sin efecto los acuerdos tácitos que había establecido con Jordi Pujol. En su lugar se situaba un personaje que prometía ser muy incómodo de cara los objetivos de la *Generalitat*. Sin embargo los primeros problemas no procedieron del ministro sino del propio Felipe González.

El día 20 de marzo tenía lugar en el Congreso el debate sobre el estado de la nación. Miquel Roca Junyent, portavoz de la Minoría Catalana, preguntaba al presidente sobre el cumplimiento del acuerdo del Consejo de Ministros de 9 de diciembre de 1988, así como sobre las actuaciones previstas en el corredor del Mediterráneo. La respuesta de González fue demoledora: “El propósito de hacer

alta velocidad desde Barcelona hasta la frontera me parece que no se justifica desde el punto de vista económico. Podría ser un esfuerzo que, desde el punto de vista de la utilizacion, fuera un desastre." [170]

Las declaraciones habían sido precedidas por la justificación de la implantación del AVE de Sevilla aportando el argumento del equilibrio territorial: no quería dejar descolgada ninguna región española. En cambio, para la conexión internacional de la Península, apelaba a la supuesta baja rentabilidad del proyecto. No hace falta decir que en Cataluña la intervención del presidente español levantó una nueva controversia: "La crítica de Felipe González al TAV irrita a la *Generalitat*", escribía Antonio Cerrillo en *La Vanguardia* [171]"; González se muestra contrario a la conexión BCN- frontera en TAV" decía el titular del *Avui*.

El tono de la polémica subió todavía más cuando el alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, admitió que el TAV seguramente era más rentable hacia Madrid o hacia Valencia que hacia la frontera, frente a un Jordi Pujol tan contundente como siempre en la defensa de la rentabilidad de la línea, curiosamente la única en la que se habían efectuado estudios de coste-beneficio. El *conseller* de Política Territorial, Joaquim Molins, acusó directamente al vicepresidente Narcís Serra de no impedir que González cometiera un grave error con sus palabras. La presión de la sociedad catalana también se haría notar: Alfred Molinas, presidente de la patronal, y los dos candidatos a presidir la *Cambra de Comerç* de Barcelona, Antoni Negre y Joan Gaspart, coincidieron en mostrar enojo y preocupación. Finalmente, Maragall rectificó su posición, anunciando que iba a entrevistarse con Felipe González para explicarle la necesidad de una conexión de ancho internacional entre Barcelona y Francia. La polémica obligaría a Rosa Conde, la portavoz del Gobierno, en la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros de esa semana, a precisar las palabras del presidente afirmando "que el TGV es costoso pero que no hay nada decidido."

Jordi Pujol, el día 25 de marzo, escribió una carta a Felipe González en la que desgranaba las líneas argumentales de la *Generalitat*:

- La rentabilidad de la línea había sido aceptada por el mismo gobierno a través de la Comisión Mixta creada a tal efecto (véase el capítulo 22).
- No se había realizado estudio de rentabilidad alguno de la línea de Sevilla. No se comprendía por qué solamente se exigía este requisito a la línea de la frontera.
- No se trataba de una línea de Barcelona a la frontera sino de una pieza de la red europea que debería unir la Península Ibérica con el centro del continente.
- La posición francesa no era confusa, como sostenía Felipe González, sino clara y definida por su esquema director, que preveía la continuidad del TGV *Mediterranéen* hacia el sur.
- Su sorpresa era mayúscula porque en un debate que había comenzado hablando del reto europeo se cuestionara, precisamente, la línea que debía conectar con Europa.

170. *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, núm. 98 (1991), pág. 4820.

171. *La Vanguardia* (22 de marzo 1991), pág. 29.

La carta concluía diciendo que había encomendado a Joaquim Molins que se pusiera en contacto con el nuevo ministro para hablar del tema y aclarar todas las dudas que pudiera haber sobre un proyecto que se encontraba en manos del gobierno estatal desde hacía ya dos meses. También encargó a Miquel Roca que, en la primera ocasión posible, formulara una interpelación al nuevo ministro. Fue el 17 de abril cuando el portavoz del grupo Parlamentario Catalán pedía a Borrell explicaciones sobre las palabras de González. Fiel a su estilo, el ministro plantó cara. No sólo no desautorizó al presidente, sino que acusó a Pujol y a su partido de haber creado una falsa polémica. Y además se permitía atizar la controversia recuperando una tesis que parecía ya superada: "[...] la pregunta que tiene que formularse la opinión pública y los grupos políticos es en qué orden hay que hacer las cosas: si hay que cambiar el ancho europeo en la actual línea sin convertirla en alta velocidad para dar prioridad a la integración económica de las mercancías en Europa o hay que dar prioridad a construir una línea nueva de alta velocidad, que no puedan utilizar las mercancías [...]" Borrell reabría un debate que todavía hoy sigue vivo, el de la compatibilidad éntre los trenes de mercancías y los de AV. El corolario del ministro era que, habiendo dado por hecho que, por la nueva línea diseñada por la *Generalitat*, no podían circular los trenes de mercancías, ¿como se conectarían el corredor del Mediterráneo y el Puerto de Barcelona con la red europea?

La cuestión de la circulación de trenes de mercancías por la nueva línea Barcelona-frontera fue analizada por el profesor López Pita, que en 1995 publicó sus conclusiones al respecto. Las instituciones catalanas encargaron otro estudio a una prestigiosa consultora alemana. En 1998, los presidentes de la *Autoritat Portuaria* de Barcelona y de la *Cambra de Comerç* presentaban un documento con la síntesis de dicho estudio. Ambos dictámenes era inequívocos: el uso mixto de la línea era factible técnica y económicamente, en la medida que disponía de reservas de capacidad considerables y no requería ningún tipo de inversión adicional. La explotación mixta comportaba un cierto incremento de los gastos de mantenimiento pero también aumentaba la rentabilidad de la infraestructura.[172]

La posición del Gobierno español en relación con la línea BCN-frontera presentaba otras dos líneas argumentales. La primera, la necesidad de coordinar los calendarios con Francia, ¿si este país no construía su línea de AV entre Nimes y la frontera, qué motivo había para implantar el tramo español? La segunda razón era la supuesta inexistencia en este tramo de cifras significativas de tráfico de viajeros, ya que, más al norte de Barcelona, no existían aglomeraciones urbanas que, como Zaragoza, garantizaran un flujo mínimo de usuarios de los servicios ferroviarios de alta velocidad. Tal cosa era una absoluta falsedad como lo demuestran las estadísticas de utilización del servicio Cataluña Exprés entre Barcelona y Figueres, la línea de regionales con mayor número de pasajeros de RENFE. En definitiva se trataba

172. Viabilidad de la circulación de mercancías por la futura línea de alta velocidad entre Barcelona y la frontera francesa. Documento de síntesis elaborado por el profesor López Pita a partir del estudio realizado por DE-Consult. Barcelona, junio 1998. Editado por Barcelona Centre Logístic.

Tren 447 de Cercanías en la Estación del Papiol. Foto Carles Salmerón, 2007.

de argumentos conocidos por la administración catalana que habían sido refutados reiteradamente, pero la habilidad dialéctica de Borrell y su vehemencia constituían dificultades añadidas a la hora de tener que polemizar una vez más.

Venían días de intenso trabajo para Jordi Pujol. El 22 de marzo, el *Parlament de Catalunya* aprobaba por unanimidad crear un nuevo *Departament*, el de *Medi Ambient*. Debía resolver la ecuación difícil de la compatibilidad entre una sociedad industrial y turística y la conservación del territorio. Los conflictos vividos con el Plan de Residuos, la elevada contaminación de los cursos bajos de los ríos y de los acuíferos deltaicos y la creciente demanda social de preservación del medio natural requerían una dedicación especial a las políticas ambientales. El presidente, ante la complejidad de afrontar este reto, buscó una figura de primer nivel que fuera capaz de dialogar con todos los sectores ecologistas y, al mismo tiempo, de gestionar las infraestructuras de residuos y de saneamiento necesarias para superar la crítica situación. Albert Vilalta era la persona adecuada. Según los medios de comunicación, no resultó sencillo convencerle. Su gran proyecto, la LAV, se encontraba a punto de caramelo. Estaba convencido de que solamente faltaba un impulso para emprender su ejecución. Y justo entonces se le pedía abandonar la tarea en la que había invertido tantos esfuerzos.

Pujol se salió con la suya: el 8 de abril, Vilalta prometía el cargo de primer *Conseller de Medi Ambient de la Generalitat* y dejaba la presidencia de *Ferrocarrils*. La consecuencia era que, en plena etapa de turbulencias políticas en la capital del Estado, con un ministro poco predispuesto, con un clima de creciente oposición a la alta velocidad

por parte del funcionariado español, con un ambiente preelectoral en Cataluña, el proyecto de LAV entre Barcelona y Francia quedaba huérfano. A su principal valedor le acababan de encomendar otras tareas que requerían toda su atención.

Analizemos como estaban evolucionando en la capital del Estado las distintas sensibilidades en relación con la política ferroviaria. Podemos hacerlo con el rigor necesario gracias a la existencia de la ponencia parlamentaria que tenía el encargo de "efectuar el análisis y el seguimiento de la evolución del PTF, los procesos de introducción de la AV y de adaptación progresiva del ferrocarril español a la anchura europea, y de su relación con los planes comunitarios de infraestructura del transporte." Ya se comprende que un título tan extenso era fruto de una transacción entre los grupos que habían propuesto su constitución (Popular y CDS) y el grupo de la mayoría. La ponencia fue aprobada por la Comisión de Industria, Servicios y Obras Públicas del Congreso de los Diputados, en la sesión celebrada el día 23 de febrero de 1990. Tenía un precedente a finales de la legislatura anterior, cuando también se había constituido una ponencia con objetivos similares que sólo se reunió una vez antes de la disolución de las Cortes previa a las elecciones generales del otoño del 89.

La ponencia comenzó a trabajar rapidamente, y sus tareas se extenderían a lo largo de la legislatura, con la participación de los responsables del ministerio y de RENFE y de expertos en la materia. El día 26 de febrero comparecían los catedráticos Rafael Izquierdo y Andrés López Pita, y el geógrafo Alfonso Sanz Alduan. Este hizo una intervención con el expresivo título "Una visión pesimista sobre el futuro del ferrocarril", en la que relataba sus tesis contrarias a la AV: "las incertidumbres que planean sobre el ferrocarril en nuestro país, lejos de despejarse, se han agravado desde la introducción del ferrocarril de alta velocidad con ancho europeo en la red nacional." [173] Expresaba su preocupación sobre la viabilidad financiera de los nuevos proyectos ferroviarios, y se preguntaba si era posible iniciar al mismo tiempo la mejora del ferrocarril de cercanías y la AV, cuando esta última se llevaba el 40% de toda la inversión ferroviaria, y significaba el aplazamiento de las previsiones del PTF destinadas al ferrocarril convencional. Sanz calculaba que, en los años de vigencia de dicho Plan (1987-2000), la inversión ferroviaria prevista podría ser la siguiente:

Desarrollo PTF	..... 1.490.000 MPTA
AVE Madrid Sevilla	..... 325.000 MPTA
Otras líneas AVE	..... 1.460.000 MPTA
Cambio de ancho	..... 800.000 MPTA
Plan Felipe de Cercanías	..... 91.000 MPTA
TOTAL	..... 4.166.000 MPTA

173. Véase el documento entregado por Alfonso Sanz Alduan a la ponencia. Archivo del Congreso. Trabajos de la ponencia encargada del análisis y seguimiento de la evolución del PTF. Madrid, 26 de febrero de 1991.

O sea que, anualmente, se requeriría una cifra cercana a los 350.000 millones de pesetas, la cual era una magnitud muy elevada, teniendo en cuenta que, hasta 1990, los ritmos de inversión ferroviaria habían oscilado en torno a los 175.000 millones por año. No veía posible duplicar los recursos destinados al ferrocarril, aunque éstos sólo representaban en España una cuarta parte de los destinados a las carreteras. Las conclusiones del geógrafo eran claras: la única inversión compatible con el PTF (que para él seguía siendo válido) era el plan "Felipe", destinado a la mejora del servicio de cercanías. Había "aplazar o suprimir" las piezas más vulnerables de la propuesta, es decir, el cambio de ancho de vía y la alta velocidad. Sin embargo, no se atrevía a oponerse a la línea Madrid-Barcelona puesto que "parece un empeño político firme", aunque le dedicaba una severa descalificación: "Para cuando en el año 2000 la alta velocidad llegue a Barcelona, el ferrocarril convencional habrá perdido la mayor parte de su competitividad [...]."

La visión pesimista de Sanz Alduan era perfectamente representativa de las corrientes de pensamiento que, con la caída de Barrionuevo, recuperarían el protagonismo en la política ferroviaria del partido socialista. Los argumentos economicistas impresionaban mucho a un ministro procedente de la hacienda pública y poco proclive a dejarse convencer por los argumentos de una *Generalitat* gobernada por los adversarios políticos de sus compañeros socialistas catalanes. Además, el geógrafo situaba el acento en la función social del ferrocarril, que tenía su reflejo programático en la defensa de las Cercanías.

El plan "Felipe" o Plan de Transporte en las Grandes Ciudades, aprobado por el gobierno González el 4 de mayo de 1990, tenía como elemento más relevante el Plan de Transporte de Cercanías 1990-1993. Era un programa que contemplaba diversas actuaciones en el ámbito de las cercanías, más allá de las determinaciones previstas en el PTF.

Las medidas reforzaban especialmente las cercanías de la capital del Reino, destinándole 26.680 millones de pesetas. La dotación para las cercanías de Barcelona preveía unos escasos 1.309 millones. Esta desproporción de recursos entre las dos grandes ciudades ha supuesto una evolución muy diferente en el crecimiento respectivo de los pasajeros transportados, así como en la calidad del servicio, con efectos que, 20 años después de aquel documento, aun son perceptibles. Tamaño desajuste entre uno y otro sistema de cercanías tiene que ver tanto con el impulso que para Madrid, dieron su consistorio y el ministerio, como con el absoluto desinterés de los responsables de urbanismo del ayuntamiento de Barcelona, para quienes las vías del ferrocarril no constituían sino un obstáculo para sus planes urbanísticos. Resulta muy significativo que en las grandes inversiones olímpicas la única actuación prevista para el ferrocarril en Barcelona, consistiera en la ¡supresión! de un trazado ferroviario, el del litoral.

El plan de cercanías preveía una inversión total de más de 94.000 millones de pesetas, una tercera parte de los cuales se destinaron a la renovación del material móvil con la incorporación de cerca de 200 nuevas unidades, lo que permitió

aumentar en un 50% la capacidad de transporte y rejuvenecer notablemente la flota de trenes que prestaban este servicio.

La priorización de las cercanías respondía a una lectura social del ferrocarril, que se contraponía al TAV, calificado de tren para los ricos. Se intentaba crear un clima de hostilidad a la alta velocidad, que se alimentó también con las duras críticas del PP a las desviaciones presupuestarias del AVE. En estas circunstancias, Josep Borrell comparecía el 8 de mayo,[174] ante la Comisión de Industria, Servicios y Obras Públicas del Congreso de Diputados. Dió cuenta de la nueva organización que había decretado para gestionar un macroministerio que administraba billón y medio de pesetas al año, con 150.000 personas en nómina y un complejo burocrático de 22 direcciones generales, 39 organismos autónomos y 11 sociedades estatales. Creó tres grandes áreas, la de Transportes, la de Comunicaciones y la de Ordenación del Marco Físico, que comprendía los ámbitos de Medio Ambiente, Política Hidráulica y Vivienda.

A lo largo de su intervención, el ministro anunció las grandes líneas que guiarían la política ferroviaria a lo largo de los cinco años de mandato: "En materia de transporte ferroviario tenemos tres grandes temas por delante: la introducción del ancho europeo, la alta velocidad y el transporte de cercanías." Y no ocultaba en nada su prioridad: "en el transporte de cercanías habría que actuar de forma mucho más decidida [...] y no me importaría modular la expansión de la capacidad de transporte en alta velocidad [...]" También reiteró la poca prisa que tenía para conectar con Francia: "es evidente que si Francia no va a llegar a la frontera de La Jonquera con un tren de alta velocidad hasta el 2002, que son los planes del actual Gobierno francés, no tiene mucho sentido que nos anticipemos en llegar muchos años antes para encontrarnos sin una continuidad física en la traza." En relación con la línea de Barcelona a Madrid, afirmó que una inversión de unos 700.000 o 800.000 millones de pesetas exigía una planificación para la que quería tomarse algunos meses. En la respuesta a los diputados de la oposición dejó entrever la necesidad de la revisión del PTF en el marco de una planificación estratégica. Esta voluntad planificadora, sin duda, procedía de la admiración que Borrell profesaba al DATAR francés, un ministerio con capacidad para ejecutar la ordenación territorial. El ministro reconocía en su intervención que las competencias en esta materia correspondían a las comunidades autónomas, pero a continuación advertía que "no es razonable pensar que la ordenación del territorio español pueda ser la simple suma de 17 políticas territoriales."

Fruto de su convicción de irrumpir en este campo, y de intentar hacerlo en cooperación con las autonomías, fue la creación de una Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial, cargo que ocuparía José Alberto Zaragoza.[175]

174. *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, núm. 258 (1991). Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios (sesión celebrada el miércoles 8 de mayo de 1991), págs. 7.498 a 7.536.

175. José Alberto Zaragoza había formado parte del equipo Solchaga en el Ministerio de Hacienda, donde ocupaba el cargo de director general de Programación Económica,

El ministro le señalaba con precisión la tarea: "lo que planifica esta Secretaría no son los transportes, es el territorio." Zaragoza recibió el encargo de formular el Plan Director de Infraestructuras (PDI), que puede calificarse más como un instrumento de política territorial que como un mero plan de infraestructuras.

Curiosamente, en aquella primera comparecencia en Comisión no se habló de los aspectos económicos de una compañía, RENFE, que había vuelto a caer en un grave desequilibrio presupuestario, ni tampoco del llamado "primer paquete ferroviario" de la CE, que reclamaba una reforma en profundidad del ferrocarril europeo que debería abarcar desde la concepción de la red hasta la definición de los servicios, y sobre todo que preconizaba la segregación entre la administración de las infraestructuras y la prestación de los servicios de transportes.

La problemática de la empresa ferroviaria abrumaba a su nueva presidenta, Mercè Sala. En su tesis doctoral [176] nos relata sus primera impresiones al asumir el cargo: "Cuando llegué a la presidencia de RENFE me encontré con una empresa que no sabía cuál era su negocio, de hecho había una creencia histórica, que aún perdura en bastantes de sus empleados, sobre un posible negocio en la actividad de construir vías y mover trenes." Lo primero que hizo la nueva responsable de los ferrocarriles españoles fue definir el negocio de la compañía. RENFE, según Mercè Sala, debía ser en primer lugar una empresa de servicios de transporte por ferrocarril. Competía con otros modos y, por tanto, no era un monopolio. Pero también tenía que complementarse con dichos modos y, por tanto, necesitaba urgentemente impulsar la intermodalidad. Y mientras no se aplicara la Directiva 91/440, RENFE debía continuar asumiendo el papel de gestora de la red ferroviaria.

Con esta óptica, los aspectos de planificación y construcción de la red no tenían cabida en una RENFE que iba a transformarse en una empresa abocada a la satisfacción de sus clientes, tanto los que le compraban un simple billete de cercanías, como los que contrataban un tren entero de carga. La planificación y la ejecución de las infraestructuras se la reservaba el Ministerio, en el que tendremos que centrar nuestra atención para conocer el desarrollo de la red ferroviaria en aquel periodo.

---

desde el que había encabezado la ofensiva del ministro contra los planes de cambio de ancho de vía que defendía Barrionuevo.

176. La tesis doctoral de Mercè Sala Schnorkowski, titulada "De la jerarquía a la responsabilidad" fue publicada por FFE y UPC (Barcelona: 2000).

29. EL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DEL MINISTRO BORRELL

La cuestión ferroviaria preocupaba mucho al nuevo ministro. Las noticias que le llegaban acerca de las cuentas de RENFE no eran nada positivas, la construcción del AVE iba a toda marcha pero arreciaban las protestas por las desviaciones presupuestarias y, además, las sumas que se requerían para cumplir los ambiciosos objetivos de la política ferroviaria eran inalcanzables para una hacienda pública exhausta que tenía que ceñirse a los duros criterios de ajuste exigidos por el plan de convergencia de la CE. El clima de alarma en relación con el ferrocarril provocó la creación de una nueva Comisión: "La Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial, preocupada por la evolución que mostraban la mayor parte de los parámetros relativos a RENFE, decidió constituir, a finales de 1991, una Comisión que elaborase con urgencia un informe sobre el ferrocarril en España, a fin de tenerlo en cuenta como elemento de apoyo a la planificación en curso." [177]

La meridiana claridad de la introducción del informe recoge perfectamente la percepción que el equipo directivo del Ministerio tenía del transporte ferroviario. El contexto era explosivo: al repunte del déficit de la compañía, se añadirían pronto las nuevas necesidades de recursos para sufragar los costes generados por los incrementos de los servicios de cercanías y por la puesta en marcha del AVE de Sevilla, en la rentabilidad del cual muy pocos confiaban. Además, las demandas de los catalanes y de los vascos en relación con sus líneas de AV, y los compromisos del Gobierno derivados del PTF y de las promesas electorales, conllevarían unas elevadas cifras de inversión, y nuevos gastos de explotación. Se comprende perfectamente, que ante este complejo panorama se encargara un informe a una Comisión presidida por un hombre de su plena confianza técnica y política, el ingeniero Guillermo Vázquez Cabezas,[178] a quien se dió un reducido plazo de tres meses para realizar la tarea.

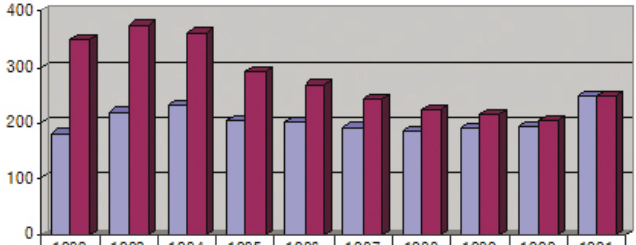
Gracias a los datos y orientaciones del informe ROA, elaborado tan sólo siete años antes sobre la misma problemática, Vázquez y su equipo pudieron formular, en poco tiempo, no sólo un profundo díagnóstico de la situación del ferrocarril, sino también una serie de propuestas relativas al diseño del futuro del ferrocarril español.

La primera parte del informe analizaba el reparto intermodal de la demanda de transporte en España. La cuota de mercado del ferrocarril, a princípios de esa década, era del 7,17% con respecto a viajeros y del 6,14% con respecto a las mercancías. Se diagnosticaban las causas de la continua caída de la cuota desde los años cincuenta, cuando acaparaba el 50% de los viajeros y el 40% de las mercancías. También eran tratados en dicho informe los aspectos técnicos y

177. "Informe de la Comisión para el estudio de los ferrocarriles españoles." Madrid: FFE 1992.

178. Guillermo Vázquez Cabezas, ingeniero de caminos y destacado militante socialista de Madrid, tenía una amplia experiencia ferroviaria. Había trabajado desde 1972 en Ineco, y de 1988 a 1991 fue presidente del metro de Madrid. También era profesor de Economía del Transporte de la UPM.

económicos de los diversos modos de transporte, las políticas de transporte estatal, autonómica y comunitaria, las condiciones de la competencia y el marco normativo. Dedicaba especial atención al análisis de la cuenta de resultados de RENFE y a sus proyecciones hasta el año 2000.



	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
mil M. pta. corrientes	181,1	218,3	232,8	203,7	201,8	191,9	185,9	190,8	193,8	249,2
mil M. pta. de 1991	350,6	375,7	362,6	293,2	268,3	243,9	223,3	214,4	204,5	249,2

Evolución del déficit de RENFE en la etapa 1982-1991.
Fuente: Informe de la Comisión de Estudio de los ferrocarriles españoles.

La preocupación de los representantes del ministerio tenía plena razón de ser: mientras que desde 1983, cuando Ramon Boixadós había iniciado la política de racionalización empresarial, hasta 1990, el déficit se había estabilizado en términos monetarios y bajado sensiblemente en términos reales (del 0,93% al 0,39% del PIB), en 1991 todo parecía descontrolado. El crecimiento de los números negativos rozaba los 50.000 millones de pesetas, debido a la conjunción de cuatro factores: el incremento de los costes financieros, el mayor peso de las amortizaciones, el repunte de los costes del personal y la caída de ingresos motivada por el descenso del transporte tanto de viajeros como de mercancías.

La financiación por parte de RENFE de una parte muy sustancial de la LAV de Sevilla explica el aumento de costes financieros, y la entrada en servicio del nuevo material móvil destinado a cercanías ayuda a comprender el incremento de las amortizaciones. Ahora bien, no sólo se sufragaban intereses por este concepto, sino también para afrontar la parte del déficit de explotación que el Estado no asumía presupuestariamente, o lo hacía con retraso.[179] El 31 de diciembre de 1991 este capítulo ascendía a 251.900 millones de pesetas, según el Informe Vázquez.

En cuanto al personal de RENFE, desde 1984 había disminuido en 22.983 empleados, de modo que el 31 de diciembre de 1991, contaba con 48.484 efectivos. Esta drástica disminución no se percibía demasiado en la cuenta de resultados

179. Mercè Sala explicó en el Congreso, en su comparecencia de 19 de mayo de 1992, que el gasto financiero asociado al inmovilizado en infraestructura era de 25.000 millones de pesetas, la asociada al resto del inmovilizado de 26.000 millones, y la que procedía del endeudamiento de RENFE para hacer frente a las insuficiencias de dotación de la sociedad era de 28.000 millones de pesetas. (Archivo del Congreso).

gracias a la generosidad retributiva de los gestores del ente ferroviario, que conllevó un crecimiento de los costes unitarios laborales del 78%, en el mencionado período 84-91, lo que, en términos reales, representaba dos puntos anuales acumulativos por encima de la inflación. Mientras tanto los ingresos solamente crecían tres puntos por debajo del IPC debido al estancamiento del tráfico, tanto en mercancías como en viajeros, y de la actualización insuficiente de las tarifas.[180]

No resulta extraño que a partir de la lectura de los datos anteriores en el Informe de la Comisión de Estudio de los ferrocarriles españoles, aparecieran afirmaciones como las siguientes:

> "El problema es de suficiente gravedad como para llamar la atención de todas las organizaciones políticas y sociales, y de la opinión pública.
> Existe un cierto riesgo de que el ferrocarril desaparezca en España como elemento sustantivo del sistema de transporte.
> La dimensión actual del déficit de RENFE (0,45% del PIB en 1991), su dinámica de crecimiento y los recursos globales que absorbe el transporte por ferrocarril exigen la adopción urgente de medidas, en el contexto del Plan de Convergencia Europeo.
> El problema financiero se puede expresar por sus diversas componentes, todas ellas alarmantes: Un déficit de explotación creciente, por encima de los 320.000 millones; unas aportaciones del Estado que se aproximan necesariamente al medio billon de pesetas anuales; y una deuda acumulada que excede los 800.000 millones, con aumentos seguros en función de los compromisos adquiridos.
> La Comisión cree que las causas fundamentales no son sino el modelo de relaciones empresas ferroviarias-Administraciones-sociedad, en el que juega un papel relevante la dialéctica permanente de reclamar más servicios de ningún sitio a ninguna parte.
> La Comisión, cuya preocupación ha ido aumentando a medida que reflexionaba, llama la atención a todos los interesados para que aúnen sus esfuerzos a fin de resolver un problema que requiere rigor y exigencias."

En un informe de este tipo no resulta habitual que la parte diagnóstica y la propositiva tengan prácticamente la misma extensión. En el caso del documento Roa las conclusiones y recomendaciones representaban una mínima parte. El Informe Vázquez, en cambio, era mucho más resolutivo. Veamos el alcance de las 33 propuestas, presentadas en tres grandes ámbitos, de entre las cuales sólo explicitaremos, por el interés evidente en relación con nuestros objetivos, las 12 correspondientes al papel del ferrocarril en el mercado del transporte:

- La política ferroviaria debe formularse en términos económicos e institucionales antes que en términos técnicos (suena al habitual reproche contra la planificación ferroviaria realizada desde RENFE).

180. Todos los datos corresponden a la comparecencia de Mercè Sala, coincidiendo plenamente con las del informe Vázquez, que seguramente debía haber utilizado la presidenta por preparar su presentación al Congreso.

- El ferrocarril debe operar como un medio de transporte especializado, en unmarco de competencia armonizada por los poderes públicos bajo el objetivo de la eficacia global del sistema.
- La búsqueda de mayor eficiencia del sistema intermodal deberá ser un criterio determinante de la política inversora. Esta afirmación, aparentemente aceptable, servía para argumentar con contundencia contra la alta velocidad: "los naturales efectos positivos que induce la incorporación tecnológica y el efecto imagen quedan superados ampliamente por el volumen de la inversión que parece muy elevada y por unas expectativas de captaciones de demanda que difícilmente permitirán alcanzar siquiera un equilibrio en relación a los gastos de explotación [...]" Las alternativas eran dos, la velocidad alta y el avión: "Algún nuevo trazado menos ambicioso en velocidad de diseño, pudiera servir [...] Como objetivo nacional, el avión parece un modo de transporte más barato, eficiente y rápido." La alta velocidad no agradaba, pero aún gustaba menos la adopción de la anchura europea. "La Comisión no llega a encontrar razones válidas para que la red convencional se adapte al ancho UIC." A continuación se reproducían los argumentos en defensa del sistema Talgo de rodadura desplazable y un curioso razonamiento en virtud del cual consideraban más barato trasvasar, en Irún o Portbou, todas las cargas a los furgones extranjeros que el retorno en vacío de los furgones españoles, en caso de que se hubiera igualado el ancho de vía.
- Armonizar las condiciones de la competencia significa eliminar los costes diferenciales provocados por la fiscalidad, el régimen laboral y por la incorrecta imputación de los costes de la infraestructura y de otros efectos externos. La referencia al régimen laboral tiene que ver con las quejas reiteradas de los directivos de RENFE en relación con las costosas prestaciones sociales a las que tenía derecho el personal de la empresa.
- El transporte ferroviario sólo puede prestarse en dos regímenes: el comercial y el de convenio. En este último, los poderes públicos pagarán el precio de adquisición de servicios no comercializables.
- Hay que proceder, tal como dice la directiva 91/440, a separar las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios de transporte. Esta sugerencia no sería atendida hasta mucho más tarde, en pleno siglo XXI. En la etapa Borrell simplemente se procedió, desde el ejercicio de 1995, a separar la contabilidad de la administración de las infraestructuras y de la prestación de los servicios de transporte.
- Los candidatos al régimen comercial son los transportes de mercancías y los transportes de viajeros con ofertas competitivas por precio o por la calidad de los servicios. Volvemos a encontrarnos ante una interpretación flexible de la directiva, ya que abre la puerta a continuar subvencionando prácticamente todos los servicios de largo recorrido y buena parte del transporte de mercancías.
- El régimen de convenio se ceñirá a la existencia de beneficios de interés colectivo.
- Entre los beneficios de interés colectivo está la administración de la infraestructura, las cercanías, los regionales y los trenes de largo recorrido por razones de equilibrio territorial y algún caso excepcional de transporte de mercancías.
- Toda la producción y venta del ferrocarril se realizará conforme a criterios mercantiles.

- El ferrocarril debe renunciar a atender las demandas no rentables que no sean consideradas de interés colectivo.
- Es necesario establecer un nuevo marco de relaciones entre la Administración y las empresas ferroviarias que considere la separación de infraestructura y transporte, así como los contratos programa para sufragar los servicios conveniados.

Las relaciones entre poderes públicos y empresas ferroviarias constituían el segundo paquete de recomendaciones (de la 13 a la 23) que desarrollaban los preceptos de los puntos anteriores con el objetivo de delimitar los respectivos ámbitos de actuación y, sobre todo, permitir que los operadores ferroviarios se pudieran concentrar en su misión de actuar con criterios de eficiencia, no sólo en la producción de los servicios, sino también en su comercialización. Había una frase muy significativa: RENFE no necesita tantos estudios comparativos con otras empresas ferroviarias como DB, FS o SNCF, sino prestar más atención a aquellos modos, autocares o aviones, que le están disputando el tráfico interior.

Las últimas recomendaciones (de la 24 a la 33) se dedicaban a la naturaleza y gestión de las empresas ferroviarias. La exigencia de separar la administración de la infraestructura del operador de los servicios de transporte se defendía con rotundidad: la segregación en dos entidades es la única manera de lograr que la separación contable sea real, que la libertad de acceso a la infraestructura sea efectiva, y que el ferrocarril se adapte al mercado competitivo. Esta no era, sin embargo, la exigencia más importante. La Comisión creía imprescindible que las empresas ferroviarias abandonaran de forma inmediata, todos aquellos segmentos de mercado que no eran ni comercialmente viables ni socialmente conveniables. Finalmente, proclamaba que la política de inversiones (tanto la de los operadores como la de la administradora de infraestructuras) debería ser absolutamente selectiva y garantizar el retorno de los recursos aplicados a través de los recursos generados por la actividad ordinaria.

El informe constituía una aportación doctrinal muy útil para encarar la reconversión de RENFE y para planificar el futuro del transporte ferroviario bajo un enfoque holístico del sistema de comunicaciones, en plena consonancia con la política comunitaria de transportes. A pesar de esta valoración positiva del documento, cabe destacar que algunas recomendaciones, justamente las referidas al objeto del libro, retornaban el modelo de la red ferroviaria española a un estadio que podría calificarse de previo al acuerdo de diciembre de 1988. La alta velocidad y el ancho UIC se presentaban como un lujo fuera del alcance de la hacienda española. En este sentido, el Informe Vázquez constituyó un retroceso notable y amparó la pervivencia del enfoque ferroviario obsoleto que presidiría el Plan Director de Infraestructuras.

Mercè Sala tomó buena nota de las recomendaciones del Informe, en cuanto a la gestión de la compañía. En su comparecencia parlamentaria ante aquella ponencia encargada de seguir el PTF, el día 19 de mayo de 1992 presentaba un extenso documento, el Plan de Empresa 1992-93, en el que exponía la estrategia en relación con la posición competitiva de RENFE en los diferentes mercados,

analizaba la situación económica y financiera de la empresa, planteaba la estrategia de los productos, los recursos y de gestión, y proponía el régimen de las relaciones financieras con el Estado.

Cuando la presidenta de RENFE acudió al Congreso, ya había entrado en servicio el AVE de Sevilla. El acto inaugural no lo presidió ningún político sevillano. Al presidente González, según José Barrionuevo, no le gustaban las inauguraciones.[181] Y Alfonso Guerra ya no tenía asiento en el Consejo de Ministros. Los huéspedes de honor del tren inaugural, el 14 de abril del 1992, fueron tres catalanes, Narcís Serra, Josep Borrell y Mercè Sala.

Desde aquel día, se realizaron seis expediciones de ida y vuelta en trenes construidos por Alsthom de 329 plazas. Iniciaba su andadura la alta velocidad en la Península Ibérica. El tiempo de recorrido en ese momento era de dos horas y cuarenta y cinco minutos, gracias a una velocidad máxima de 250 km/h que podía alcanzarse en el 80% de la línea.[182] El éxito del servicio fue total. Un año después ya se ofrecían nueve frecuencias al día, y cerca de dos millones de personas habían utilizado el AVE entre Madrid y Ciudad Real, Puertollano, Córdoba o Sevilla. Por la nueva línea circulaban, además, los trenes Talgo con destino a Málaga, Granada, Cádiz o Huelva. Todas estas ciudades se vieron también beneficiadas por la nueva línea y los intercambiadores de ancho de ejes instalados en Córdoba y en Sevilla. El sistema no sólo no era el caos que algunos habían pronosticado, sino que constituía un éxito rotundo.

La progresión del tráfico ha sido constante hasta nuestros días, en que 20 trenes AVE diarios en cada sentido unen la capital andaluza con Madrid en un tiempo de dos horas y media. Los índices de puntualidad se acercan al 99,5%, la ocupación es elevada y la percepción de la calidad por parte de los usuarios, máxima. Además, se han implantado nuevos servicios, como los regionales AVANT que, con un material móvil más ligero, permiten cubrir las relaciones de media distancia entre Córdoba y Sevilla y entre Madrid, Ciudad Real y Puertollano. La entrada en servicio, en diciembre de 2007, de la línea de AV de Córdoba a Málaga ha incrementado el uso de la infraestructura. Pese a todos estos datos tan positivos, Josep Borrell no podía hacer ostentación del éxito del AVE debido a la polémica sobre su financiación. Para hacerle frente, el ministerio publicó un folleto explicativo del coste de la línea.[183] Las cifras —todavía provisionales— sumaban cerca de 350.000 millones de pesetas en el capítulo de las infraestructuras, a las que había que añadir los 66.000 millones pagados por los trenes y los 5.000 millones de la comercialización de los

181. Felipe González, aparte de su conocida aversión a participar en inauguraciones, evitaría utilizar el AVE hasta mucho después. "Historias del AVE: lo que va de ayer a hoy". *El País* (04 de marzo 2003), pág. 20.

182. Finalmente, la línea había sido diseñada para 270 km/h entre Getafe y Brazatortas, y para 250 km/h de este punto hasta Sevilla. Según Alberto García Álvarez y otros, en "Alta Velocidad en España, líneas y trenes", coleccionable editado por *Vía Libre*, la velocidad media máxima de la línea era de 247,08 km/h.

183. "El coste de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla." Madrid: Centro de Publicaciones del MOPT 1992.

servicios y de la puesta en servicio. En total, más de 420.000 millones de pesetas, cantidad muy superior a aquellos 76.000 millones previstos por Alfonso Guerra seis años antes para el NAFA.

La controversia provocada por esta desviación presupuestaria influyó en las decisiones posteriores del ministro Borrell en materia ferroviaria. Recordemos que su mentor, Carlos Solchaga en el acuerdo del Consejo de Ministros de julio de 1989, había pospuesto la línea de Barcelona hasta que no entrara en servicio del AVE de Sevilla y se hubieran absorbido los efectos financieros sobre la hacienda pública. Josep Borrell recogía aquel testigo de firmeza presupuestaria, pero quería resolverlo a su manera. El calificativo de jacobino que se le ha otorgado en muchas ocasiones, y que él mismo ha recibido no como un adjetivo despectivo sino como un mérito, nos da pistas de cómo lo enfocó. Su respuesta fue la planificación. No la planificación del ferrocarril, ni siquiera la planificación del sistema de transportes. Su enfoque resultaba mucho más ambicioso. Había que planificar el territorio: "Ese ministerio se podría llamar Ministerio del Territorio, en vez de tantas cosas siempre incompletas: qué hacer con nuestro espacio físico, cómo preservarlo y cómo equiparlo." [184] Estas palabras, pronunciadas ante los diputados en el etapa final de su mandato, son inequívocas, como lo era aquella organización ministerial con la Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial [185] que se encargaría de formular la respuesta de Borrell a la cuestión ferroviaria, en un marco de planificación integral: el Plan Director de Infraestructuras, PDI.

La redacción, el debate y la tramitación de este plan ocupó buena parte de los casi cinco años de mandato de Josep Borrell. En su primera comparecencia ante la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente del Congreso, había trazado las líneas maestras de la política de planificación que quería emprender y, como hemos visto, organizaría su ministerio para disponer de una secretaría dedicada en cuerpo y alma a la planificación, sin tener que atender a cuestiones de gestión ordinaria. Y, bajo esta Secretaria —transformada en su día en Secretaría de Estado— situó una Dirección General de Planificación, desde la que José María Pérez Blanco acometió las tareas de formulación del PDI. En un primer momento, la idea consistía en elaborar dos documentos, por una parte un Plan Intermodal de Infraestructura,[186] y por otra, el Plan Hidrológico Nacional. Pero muy pronto se evolucionaría hacia un único instrumento, el PDI. En enero de 1993 apareció la primera versión. Era la etapa final de la legislatura y, por tanto, ya no había tiempo ni para aprobar el documento ni para debatirlo en sede parlamentaria. En junio se celebrarían las elecciones generales. Felipe González revalidaría la presidencia, aunque perdiendo la mayoría absoluta. Josep Borrell era confirmado en el cargo de un ministerio que

184. Palabras pronunciadas por Josep Borrell el día 10 de octubre de 1995, ante la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente del Congreso, con motivo de su comparecencia para debatir el PDI.

185. Posteriormente José Alberto Zaragoza sería ascendido al cargo de Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, denominación que, sin rodeos, ya recogía en su literalidad el concepto de política territorial.

186. Mercè Sala menciona este documento en su comparecencia de 19 de mayo de 1992.

TGV Figueras-Perpinyà-París en la Estación de Figueras propiedad de ADIF. Constituye un buen ejemplo de la separación de la infraestructura y la explotación del transporte ferroviario. Foto Carles Salmerón.

pasaba a llamarse MOPTMA, y a principios de noviembre presentaba su Plan a la Comisión. Se trataba de un documento abierto a ajustes; no sería hasta el día 4 de marzo de 1994 cuando el Consejo de Ministros lo aprobaría y lo remitiría a las Cortes Generales para su discusión. Cabe decir que la vigencia del PDI era plena desde su publicación en el BOE. Los efectos del debate parlamentario no podrían ser más que resoluciones sin otro valor que el de recomendaciones expresando el sentimiento mayoritario de la cámara en relación con el Plan. Es la función de control de la acción de gobierno, que en el Parlamento español tiene mucha tradición, como tradición tiene, también, que el gobierno de turno no haga ningún caso a las resoluciones votadas por los diputados o senadores que contraríen su voluntad.

El 12 de abril el PDI entró oficialmente en la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente del Congreso. Y el día 19 del mes siguiente Borrell lo presentaba ante el plenario de la Cámara. Ese mismo mes se acordó la creación de una ponencia para estudiarlo. Pero no sería hasta medio año más tarde, el 16 de noviembre, cuando ésta se constituyó. La componían 11 diputados, tres para los principales grupos parlamentarios, y uno para cada grupo de las minorías. A partir del mes de diciembre iniciaron sus actividades: veinte sesiones de trabajo hasta el mes de junio, con 67 comparecientes; una extensísima documentación aportada por éstos y por los que no pudieron o no quisieron asistir, conforman un bagaje de primer orden a la hora de analizar el Plan.[187]

187. El expediente se encuentra en el Archivo del Congreso.

El informe de la ponencia fue publicado el 18 de julio de 1995 en el BOCG núm. 066 de la serie E. A partir de ese momento los grupos podían presentar propuestas de resolución para su debate en el Pleno de la Cámara. Fueron 187 las registradas al finalizar el plazo, el día 16 de octubre, seis días después de una nueva comparecencia en Comisión del ministro Borrell. Ese día reiteraría su voluntad de que "el PDI fuera fruto de un amplio consenso político ya que estamos hablando de la geografía española del siglo XXI".

El trámite parlamentario acabó el 21 de diciembre, con la aprobación de 54 propuestas, algunas de ellas contradictorias, ya que el Grupo Popular había conseguido colocar buena parte de sus enmiendas en una sesión marcada por la ausencia de 41 diputados, y con un grupo socialista sin mayoría parlamentaria, después de haber perdido el apoyo de CiU, que le había permitido gobernar aquel último mandato de Felipe González. Cuando el BOCG del 2 de enero de 1996 publicó las propuestas de resolución, quedaban muy pocas semanas de vida al ejecutivo socialista. El PDI de Borrell, como aquel PTF de Abel Caballero, tuvo una dilatada tramitación y una exigua vigencia real.

El PDI se estructuraba en seis secciones dedicadas a territorio e infraestructuras, transportes, recursos hídricos, medio ambiente, investigación y desarrollo y al marco económico y financiero. La voluntad de constituir un documento de planificación territorial se explicitaba desde la primera página:

> "El Plan supera nítidamente la mera previsión infraestructural basada en condiciones funcionales de satisfacción de la demanda. Pretende erigirse en el instrumento fundamental de la política territorial del Estado con el objetivo de que las infraestructuras contribuyan a elevar el umbral de potencial de desarrollo en todos los ámbitos [...]"

El carácter de plan territorial se pone de relieve porque su principal objetivo era la llamada equidad, definida como la realización de la posibilidad que disminuyan las diferencias entre las regiones. Obviamente también se perseguía otro objetivo, el de favorecer las condiciones para el incremento de la competitividad y de la productividad en el conjunto del territorio. La conjunción de estos dos objetivos no resulta sencilla. La potenciación de las regiones más dinámicas para que actúen como motor del crecimiento de todo el Estado a partir de una adecuada dotación de infraestructuras, es del todo contradictoria con el destino prioritario de las grandes inversiones a las regiones menos desarrolladas que se presenta como el objetivo prioritario de la política de cohesión territorial. Esta concepción igualitarista del territorio, sumada al mantenimiento del carácter radial de las redes, permite intuir que el PDI no iba a constituir un plan aceptable para los intereses que defendía el gobierno catalán.

En el caso del ferrocarril, se confirmaba esta percepción. Si bien aparecía la previsión de la LAV de Madrid a Barcelona y la conexión fronteriza, en el horizonte del Plan sólo se preveían dos actuaciones en el corredor: Ricla-Calatayud y Zaragoza-Lleida, que se construirían con traviesas polivalentes y ancho ibérico, al ser consideradas variantes de la línea convencional. De la ejecución del tramo de Barcelona a

Perpignan, ni siquiera se hablaba. Las novedades eran la adición al esquema de la alta velocidad de la línea Madrid-Valencia, de la de Valladolid, de la "Y" vasca, y del enlace entre Zaragoza y Euskadi por el corredor del Ebro, así como un indeterminado enlace de AV con Portugal.

A pesar de estas previsiones, recogidas en un plano titulado significativamente "Alta velocidad y actuaciones estructurantes y complementarias a largo plazo", el PDI explicaba que el Estado no podía pagar todo su coste, y que ofrecería a las administraciones territoriales o a la iniciativa privada participar en su financiación: el Gobierno central sólo sufragaría el equivalente a los costes de su política de variantes y mejoras de velocidad hasta 160 o 200 km/h:

"En conclusión, la red de alta velocidad deberá ser financiada por las diversas administraciones públicas, con la participación de capitales privados. Esta circunstancia y la propia magnitud de las obras físicas propuestas aconsejan prever para su desarrollo un horizonte más amplio que el considerado para el conjunto del PDI."

Plan Director de Infraestructuras 1993-2007. Madrid: MOPTMA 1994. Archivo Pere Macias.

Se proyectaba una red de alta velocidad, incluyendo las demandas territoriales, pero sin ningún valor programático ya que se posponía su ejecución más allá del horizonte del Plan (2007). Y se recuperaban las tesis del PTF, lo cual era lógico por la intervención de Antonio Montfort y de su equipo en la formulación del plan. La clave para cerrar la ecuación, la constituían las traviesas polivalentes, con el discurso que permitirían el máximo rendimiento inmediato de las mejoras y, en su día, la hipotética transformación a UIC en el marco de la alta velocidad. Otra

aportación singular del PDI, fue el curiosísimo concepto de "velocidad alta", sucedáneo ibérico de la AV. Por ejemplo, en el tramo del corredor del Mediterráneo entre Murcia y Barcelona (de Murcia al sur desaparecía toda traza ferroviaria para enlazar con Almería, Málaga y Algeciras) era calificado como "adecuación de líneas a velocidad alta y ancho RENFE".

Las soluciones ferroviarias habían sido redactadas por el mismo equipo que había formulado y continuaba defendiendo el PTF, y no es de extrañar la persistencia en denostar los dos conceptos clave del ferrocarril europeo moderno, la alta velocidad y el ancho de vía UIC. La contestación que el PDI tuvo por parte de la oposición se basaba precisamente en reclamar un plan menos autárquico y plenamente insertado en las redes europeas:

> "Perdonen señorías que las diga que me causa hilaridad que el PDI diga textualmente que, en la red de ferrocarriles, las conexiones europeas se potencian con el decidido propósito de incorporar la red española al tren de AV y al ancho UIC. Sabemos, y no nos engañemos, que, a excepcion de la línea Madrid-Sevilla, no ha existido por parte de la administración central voluntad política para acelerar la construcción de la red ferroviaria española de AV, a pesar de las presiones de la SNCF, de la propia Comisión de la CE y de los acuerdos que se adoptaron en dos ocasiones con motivo de las cumbres hispano-francesas."

Las palabras del profesor Rafael Izquierdo en la ponencia que estudiaba el PDI eran contundentes para convencer a los señores diputados de la falta de adecuación del plan a las directrices europeas de transporte. También el profesor Fuentes Quintana, persona de gran prestigio en el campo de la economía, lamentó que un plan con tantas pretensiones ni siquiera se planteara una cuestión clave para la integración europea como la transformación de la anchura de vía. Quizás gracias a estas aportaciones o al hecho de que el grupo socialista no tenía mayoría en la cámara, se aprobó una resolución presentada por el grupo parlamentario popular, opuesta a las tesis de Borrell y del núcleo duro del ministerio, que en su texto transaccional, decía:

> "Dada la importancia que para España tiene la integración de su red en el esquema de ferrocarriles transeuropeos, el Congreso de los Diputados recomienda al Gobierno considerar con carácter prioritario las actuaciones previstas en el PDI y aquellas otras que resultan necesarias en relación con el proyecto de la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa."

Al PDI le acabó sucediendo lo mismo que al PTF: fueron documentos de una vida efímera, rápidamente superados por las circunstancias. De uno y del otro, aquella primavera de 1996, cuando se produjo la alternancia al gobierno socialista, quedaban pocas cosas. De sus determinaciones relativas a la línea de Madrid a la Jonquera, sólo había dos tramos en obras: la variante de Ricla a Calatayud, de 35 km para superar el último de tramo de vía única entre Zaragoza y la capital del Estado, y los nuevos 137 km entre Lleida y Zaragoza para sustituir el anacrónico trazado por Monzón y Tardienta.

30. LA CREACIÓN DEL GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DESBLOQUEA LA ALTA VELOCIDAD

El presidente Felipe González firmó el día 8 de enero de 1996 el decreto de disolución de las Cortes Generales y de convocatoria de elecciones generales. Ocho días después, el ministro Borrell enviaba una carta al *President de la Generalitat de Catalunya*:

> Estimado Presidente:
>
> Tengo la enorme satisfacción de informarle de que el próximo día 20 de los corrientes vamos a iniciar la construcción del primer subtramo de la LAV Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, perteneciente al tramo Zaragoza-Lleida. Esta obra fue adjudicada por el Ministerio en el pasado mes de diciembre, estando el resto de los subtramos entre Zaragoza y Lleida y entre Calatayud y Ricla licitados o en proceso de licitación.
>
> Habida cuenta de la importancia histórica de este momento en el que iniciamos físicamente la construcción de una infraestructura básica en nuestro sistema de transporte y de la evidente repercusión en la vertebración de nuestro territorio, que directamente beneficia a la Comunidad Autónoma que Ud. preside y mejora nuestra integración en Europa, es por lo que quiero invitarle personalmente a compartir conmigo este acto.[188]

Jordi Pujol no asistió a un acto que se celebraría en plena precampaña electoral y que consideraba como un intento del ministro catalán de dejar huella, a última hora, en un proyecto en el que no creía y que, a lo largo de sus cinco años de responsabilidad gubernamental, había constituido un motivo de continuas controversias entre los respectivos gobiernos. El *president de la Generalitat* había realizado grandes esfuerzos para convencer al ministro de sus tesis ferroviarias. Poco después de revalidar la mayoría absoluta en Cataluña, el marzo de 1992, encargó al conseller Joaquim Molins que reanudara los contactos con Borrell. Lo hizo con una carta en la que, entre otros muchos temas, planteaba la necesidad de "concertar, en su caso, y programar la puesta en marcha de la nueva línea AVE Madrid-Barcelona-frontera." Días antes, el ministro había reiterado, en una visita a Barcelona, que no tenía ninguna prisa en la obra entre Barcelona y Perpignan, con su conocido argumento de que no serviría de nada llegar a la frontera antes de que lo hicieran los franceses.

El año siguiente Molins fue sustituido por Josep Maria Cullell. Éste, al poco de tomar posesión de su cargo escribió al ministro. Su carta comienza apelando al nuevo marco de colaboración en la política estatal, surgido de las elecciones de 1993, en la que González necesitaba el apoyo parlamentario del grupo catalán. La primera de las 28 cuestiones planteadas por el consejero hacía referencia al TGV (acrónimo que se continuaba empleando en Cataluña) en los siguientes términos:

188. Archivo Jordi Pujol, N09, P701 (TGV).

"Sé que conoces el gran interés que este tema tiene para el Gobierno de Cataluña. Sabes que hemos elaborado el proyecto Barcelona-Perpignan, y hemos aprobado la reserva de la traza. Estarás de acuerdo conmigo en que en un momento de restricciones presupuestarias como el que nos encontramos, debemos movilizar recursos extrapresupuestarios que nos permitan hacer efectivos nuestros compromisos. Me gustaría poder coincidir contigo, para estudiar la creación de algún tipo de empresa, consorcio o ente mixto que ayudara a emprender más rápidamente el proyecto"

Aunque Cullell y Borrell consiguieron desbloquear varios temas, de los que destaca por su trascendencia el Plan del Delta del Llobregat, en la tramitación de la LAV Madrid-Barcelona-frontera no hubo ningún progreso más allá de las variantes de Ricla-Calatayud y Zaragoza-Lleida. En cuanto al tramo de Barcelona a la frontera, Borrell continuó denostando el proyecto de la *Generalitat*, del que no quería ni hablar hasta que el compromiso en firme de Francia asegurara un calendario para la implementación de la AV en el tramo Perpignan-Montpellier. Esta posición de bloqueo contrastaba con los avances sustanciales que se experimentaban en el ámbito de la política exterior.

La sólida posición internacional de Felipe González en esa etapa, y la buena sintonía entre los gobiernos españoles y francés, se traducían en una intensa colaboración política. Si bien el objetivo fundamental era la implicación del gobierno de la República en la lucha contra ETA, en las cumbres anuales que se celebraban se había generado un marco muy favorable para los acuerdos en materias de cooperación transfronteriza. Era la última etapa de la presidencia de Francois Mitterrand, que afrontaría en cohabitación con un ejecutivo presidido por el centrista Edouard Balladur desde marzo de 1993 hasta el fin de su mandato, en mayo de 1995.

El 19 y 20 de noviembre de 1992, la cumbre tuvo lugar en la ciudad occitana de Albi.[189] Se acordó apoyar la línea Perpignan-Barcelona, creando una estructura de concertación para estudiarla, y expresamente se pidió que se previera la utilización de la nueva vía para el tráfico de mercancías. Se abría también la puerta para que más adelante se estudiara una segunda línea internacional, la Vitoria-Dax. Por fin las conexiones ferroviarias pirenaicas aparecían en la agenda política española.

El año siguiente, la cumbre tendría lugar en Toledo. Se acordó constituir un grupo de trabajo bilateral con un triple objetivo: el estudio del tramo internacional, el inicio de contactos con la CE de cara a conseguir financiación y la preparación de un convenio internacional, que era el instrumento jurídico necesario para proceder a la construcción de una infraestructura transfronteriza.

El 20 de octubre de 1994, la cumbre volvió a acercarse a los Pirineos: tuvo lugar en la histórica ciudad de Foix. Los acuerdos que se adoptaron también pueden calificarse con la palabra de históricos: se constituiría una entidad amparada en una figura prevista en el ordenamiento comunitario, la Agrupación Europea de Interés Económico Sur-Europa Mediterráneo, conocida por sus acrónimos en francés de GEIE-SEM o en español AEIE-SEM. Los socios del ente serían las compañías

189. En aquellos momentos el primer ministro era el socialista Pierre Bérégovoy.

ferroviarias estatales, SNCF y RENFE, al 50%. Pero en el Comité de Dirección estarían representadas la *Generalitat de Catalunya* y la Región Languedoc-Roussillon con dos miembros para cada una, los mismos que tendría la UE. Seis miembros estatales completarían la estructura, que sería presidida alternativamente por un representante de cada Estado.[190] El día 6 de abril de 1995 se constituyó la AEIE, con sede en Perpignan, donde tuvo lugar la primera asamblea en julio del mismo año. Este organismo fue clave en el impulso del acuerdo internacional que firmaron ese mismo año, el día 10 de octubre, con ocasión de la cumbre anual celebrada en Madrid, Josep Borrell y su homólogo francés, Bernard Pons, ministro de *Aménagement du Territoire, de l'Equipement et des Transports*, de un ejecutivo presidido por Alain Juppé, que había sustituido Balladur en mayo de ese año bajo el nuevo presidente de la República, Jacques Chirac.

El acuerdo tenía por objeto determinar las condiciones de construcción y de explotación de la sección internacional entre Figueres y Perpignan de una nueva vía ferroviaria de alta velocidad, integrada en el Proyecto de TAV Sur-Europa, que figuraba en el listado de proyectos prioritarios en materia de transporte adoptados por el Consejo Europeo en las cumbres de Corfú y de Essen.[191] Especificaba que se construiría una doble vía concebida para tráfico mixto de viajeros y de mercancías. Y se escogía la modalidad de contrato concesional para dicha sección internacional, mientras que cada estado se comprometía a ejecutar los tramos de enlace correspondientes, con idéntico horizonte temporal.

Se creó una Comisión Intergubernamental paritaria de 14 miembros para coordinar las cuestiones referentes a la implantación de la línea, dirigir los trabajos de la AEIE-SEM, preparar el contrato de concesión y supervisar la explotación. Esta comisión se convertiría, por tanto, en la pieza clave para el proceso a iniciar a partir de la entrada en vigor del acuerdo internacional.

El trámite de ratificación del acuerdo fue muy complejo en la parte francesa como consecuencia del intenso debate que se estaba produciendo en relación con la continuidad de las inversiones en nuevas líneas de alta velocidad. Las instituciones españolas, por el contrario emplearían menos de un año en su tramitación: el 28 de marzo de 1996, el Consejo de Estado emitía su dictamen preceptivo, el Consejo de Ministros aprobaba el acuerdo y lo entregaba a las Cortes para la su ratificación, que culminó el 17 de julio en el Congreso de los Diputados y el 4 de diciembre en el Senado.

190. Jordi Pujol tuvo una intervención clave en la composición de este comité. En una carta enviada el 23 de enero de 1995 a su colega Jacques Blanc explicaba que había planteado al ministro la presencia catalana en el Comité, y le instaba a hacer lo mismo ante París.

191. Teniendo como antecedente aquel acuerdo del Consejo Europeo de 1990, que aprobaba el esquema director de los TAV europeos, en el que la línea catalana aparecía como "maillon-clé," y a partir del tratado de Maastrich que preveía las redes transeuropeas de transportes, las cumbres de Corfú y de Essen, en 1994, habían aprobado 14 proyectos prioritarios, uno de los cuales era el enlace ferroviario entre Francia y la Península Ibérica por la fachada mediterránea y por el valle del Ebro.

El mes de julio, el profesor Jean Lagasse, como presidente de la asociación TGV Sur, escribía a Jordi Pujol mostrando su preocupación por el retraso del Gobierno francés en afrontar la ratificación, lo que contrastaba con la prisa que tenía para otros proyectos, como el enlace italo francés entre Lyon y Turín, cuyo comité mixto se había sustanciado en sólo seis meses desde la firma del acuerdo correspondiente.

La cumbre de Marsella, el 4 y 5 de noviembre, la primera protagonizada por Aznar, sirvió para que el día siguiente el Consejo de Ministros de la República autorizara la aprobación del acuerdo. El 29 de enero de 1997 sería la Asamblea Nacional quien daría el visto bueno, el 14 de octubre el Senado francés ratificaría la entrada en vigor del acuerdo, y finalmente Jacques Chirac, el día 16 de febrero de 1998, ordenaba la publicación del decreto. Eran tiempos de una nueva cohabitación a las instituciones republicanas, con el socialista Lionel Jospin haciendo las funciones de primer ministro. Pero el peso del presidente de la República en las altas cuestiones de Estado se hacía notar. Hay que tener en cuenta que Jacques Blanc tenía una influencia notable ante su correligionario Chirac, que utilizó en defensa de un proyecto ferroviario que compartía con Jordi Pujol.

Este retraso de dos años y medio en la ratificación del acuerdo internacional tuvo, de todos modos, un efecto muy positivo. Sin acuerdo no había Comisión Intergubernamental, y en ausencia de ésta quien estaba efectuando los estudios era la AEIE, dónde la presencia de los directivos de FGC, Enric Roig, Miquel Llevat y Antoni Herce, y del profesor López Pita, permitía que las tesis catalanas sobre cómo debía ser la LAV fueran imponiéndose una trás otra.

Volvamos a la España de 1996. El día 3 de marzo las elecciones generales daban la victoria, sin mayoría absoluta, al Partido Popular. Su líder José Mª. Aznar necesitaba los votos de las minorías nacionalistas para afrontar la investidura. Los partidos vascos, canarios y catalanes podían aportarle la veintena de escaños necesarios. Jordi Pujol no desaprovechó la ocasión que le brindaba la aritmética parlamentaria para enfocar una cuestión pendiente: la mejora de la financiación de Cataluña. Se produjo un intenso proceso de negociación durante el mes de abril que culminaría con el llamado Pacto del Majestic. Se aseguraba la gobernabilidad del Estado a cambio de la mejora del sistema de financiación de las comunidades autónomas de régimen común, y de acuerdos relativos a dotar de mayores competencias a la *Generalitat* en materias diversas: policía autonómica, regulación del tráfico, ocupación, etc. También se establecía el compromiso de modificar las leyes de puertos, de costas y del suelo para favorecer el ejercicio de las facultades autonómicas en estos ámbitos.[192]

Los acuerdos del Majestic trascendían a los pactos escritos. Uno de los compromisos asumidos por Áznar tiene que ver con las infraestructuras. Jordi Pujol estaba convencido, después de una década de luchar contra los elementos que, sin contar con la complicidad de la cúpula del Ministerio de Fomento, sería imposible

192. "Acuerdo de Investidura y Gobernabilidad entre PP y CiU". Barcelona, 28 de abril de 1996.

acometer un proyecto visto con tantos recelos desde la capital de la Estado. Una posibilidad que el propio Aznar consideró era la formación de un gobierno de coalición con presencia de algún miembro de CiU en el Consejo de Ministros. Pero Pujol no podía aceptar tamaña implicación con una fuerza política que hasta la noche electoral había tenido comportamientos muy agresivos con el catalanismo y con su propia persona.

Descartada esta posibilidad, y para mantener cuotas de influencia en ámbitos estratégicos del Gobierno, el *president de la Generalitat* había optado por sugerir a Áznar que algunas personas sin militancia partidista, pero de su confianza y de eficacia probada, pudieran ocupar cargos de la máxima responsabilidad en la política industrial o en la gestión de las infraestructuras. En el primer gobierno del PP, la cartera de Fomento la ocupó Rafael Arias Salgado, político de larga trayectoria, que nombró secretario de Estado de Infraestructuras a Joaquín Abril Martorell, un ingeniero aeronáutico de perfil muy técnico que destacaría por un rigor no exento de parsimonia con que encaraba los problemas: no dejaba escapar ni un detalle. Los cargos relevantes del ministerio inversor estaban ocupados por el equipo de Arias Salgado. Había que encontrar una fórmula para dar cumplimiento a uno de aquellos pactos no escritos.

En el trámite de los PGE para 1997, llegó la solución definitiva. Se constituiría un nuevo organismo encargado de la gestión de las infraestructuras ferroviarias (GIF) al que se encomendaría, en adelante, la construcción de las nuevas líneas de AV y, en su momento, la administración de la red ferroviaria para dar cumplimiento a los preceptos de la Directiva europea de segregación entre infraestructura y operación de los servicios de transporte. La naturaleza jurídica del GIF permitiría ganar agilidad en los procesos de contratación, pero sobre todo actuar como receptor de fuentes de financiación muy diversas: aportaciones del Estado, fondos europeos, recurso al endeudamiento, ingresos propios percibidos de los operadores ferroviarios por el uso de la red e ingresos comerciales. Se trataba de un potente instrumento para conseguir una gestión más eficiente de la construcción y explotación de las nuevas infraestructuras ferroviarias.

Jordi Pujol sabía que Albert Vilalta era la persona adecuada para este cometido. El 27 de diciembre de 1996 las Cortes Generales estaban a punto de dar luz verde a la Ley 13/1886 de Medidas fiscales, administrativas y de orden social, más conocida como ley de acompañamiento de los presupuestos generales, que preveía la creación del GIF. El presidente catalán, ese día, envió una breve nota a Joaquim Molins, portavoz parlamentario de CiU: “Necesitamos que se cree inmediatamente la entidad del TGV y se nombre a Vilalta. Te ruego que, conjuntamente con Mas,[193] os ocupéis de la cuestión.”

Las cosas de palacio, sin embargo no suelen resultar sencillas, ni rápidas. Hasta el 9 de mayo de 1997 el Consejo de Ministros no nombraría a Albert Vilalta presidente del ente público GIF. Éste, tardó solamente quince días en conseguir la

193. Mas era el *Conseller de Política Territorial i Obres Públiques*.

encomienda de gestión de la LAV Madrid-Barcelona-frontera francesa.[194]

Albert Vilalta se encontró con las dos variantes (Ricla-Calatayud y Zaragoza-Lleida) en ejecución, con el estudio informativo del tramo Madrid-Calatayud pendiente de la resolución de las alegaciones presentadas, y con el estudio informativo del tramo Lleida-Barcelona en fase de redacción. Y sin ningún avance perceptible en la tramitación administrativa del tramo de Barcelona a Figueres. También tenía que dinamizar la comisión intergubernamental para posibilitar la concesión del tramo internacional. En tan sólo un año, todo se puso en marcha bajo los mismos criterios que, desde Cataluña, una década antes, había defendido: la línea se construiría para una velocidad máxima de 350 km/h [195], habría bypass en Zaragoza y en Lleida, el trazado se acercaría a la ciudad de Tarragona para dar servicio a la aglomeración urbana del Camp, y desde Barcelona a la frontera el uso de la línea sería mixto para conseguir encaminar los trenes de mercancías desde el puerto de la capital catalana hasta la red francesa.

La eficacia de Vilalta en la gestión del GIF fue recompensada por el ministro Arias Salgado, que, el 4 de septiembre de 1998, lo nombró Secretario de Estado de Infraestructuras en sustitución de Abril Martorell. En el transcurso de los 20 meses que ostentó esta responsabilidad, Albert Vilalta daría el impulso definitivo al proyecto de la LAV Madrid-Barcelona-frontera francesa, con un claro horizonte temporal: alcanzar la frontera el año 2004.

Lo que sucedió posteriormente ya no es objeto del presente relato. Tan sólo hay que dejar constancia de unos datos: desde la decisión política de acometer la LAV de Sevilla hasta su inauguración transcurrieron solamente cinco años y medio. Desde el acuerdo del Consejo de ministros de 1988 que establecía la priorización de la LAV de Madrid a Barcelona y a la frontera hasta la llegada del AVE a la capital catalana, han sido necesarios veinte años. Y cuatro más para culminar la conexión internacional con Francia.

194. "Resolución de 29 de mayo de 1997, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, por la que se hace público el acuerdo del Consejo de Ministros de 23 de mayo que atribuye al Ente Público GIF la construcción y administración de la LAV Madrid-Barcelona-frontera francesa." Publicado por el BOE núm.144, de 17 de junio de 1997.

195. La velocidad media máxima de la línea es de 333,8 km/h, casi 90 más que la LAV de Sevilla. El requisito de conseguir una duración del viaje directo entre Madrid y Barcelona inferior a las dos horas y media es el argumento que justifica esta elevada velocidad de diseño.

Tren de trabajos del Ente Gestor de Infraestructuras (GIF) en Calatayud, en las obras de la Línea de Alta Velocidad de Madrid a Barcelona. Foto Carles Salmerón, 2002.

PERE MACIAS I ARAU

Olot, 1956. Es doctor ingeniero de caminos, canales y puertos, profesor titular de Legislación Urbanística en la *Universidad Politécnica de Catalunya*, presidente del *Cercle d'Infraestructures* y codirector de la *Càtedra d'Empresa Cercle d'Infraestructures*.

Ha sido alcalde de Olot, presidente de la *Diputació de Girona*, presidente de *l'Associació Catalana de Municipis i Comarques*, *Conseller* de Medio Ambiente y de Política Territorial y Obras Públicas de la *Generalitat de Catalunya*, así como *diputat al Parlament de Catalunya* y senador autonómico. Es diputado en el Congreso donde preside la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Es autor de los libros *El Maresme: les claus de la seva continua transformació* (con Pere Lleonart) (1981), *Del carnet d'un Alcalde* (1991), *La política ferroviaria del Govern de Catalunya* (2001), *Habitatge: temps de canvis* (2002) y *Des d'Olot per Catalunya* (2003), *Via Ampla, Ment Estreta. Crònica de 150 anys d'aïllament ferroviari (1848-1998)* (2011) y *La Gran Bacanal. La política desorbitada de les infraestructures a l'Estat* (con Gemma Aguilera) (2012).

ANDRÉS LÓPEZ PITA

Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid. Ha desarrollado su actividad tanto en el campo de la docencia e investigación, como en las actividades de proyecto, construcción y asistencia técnica a obras de ingenieria. Desde 1983, es Catedrático Numerario de Infraestructuras de Transporte, en la Universidad Politécnica de Cataluña.

Ha sido miembro del Consejo de Administración de Renfe (1997-2000); miembro del Consejo de Administración del Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) (1997-2000); miembro del Consejo de Dirección de la Asociación Europea de Interoperabilidad Ferroviaria (AEIF) (1998-2000) y Presidente de la Agrupación Europea de Interés Económico "Sur Europa-Mediterráneo" (SEM) (1998-2004). Está en posesión de la Medalla al Mérito Profesional concedida por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y en el año 2005 recibió la Medalla de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona. Desde el año 2004 es miembro de la Real Academia de Ingeniería.

Los últimos libros publicados son: *Infraestructuras Ferroviarias* (2006); *Explotación de líneas de ferrocarril* (2008) y *Alta Velocidad en el ferrocarril* (2010)

INDICE ONOMÁSTICO

Abadal, Raimon d'	77, 80, 81
Abril Martorell, Joaquín	106, 217, 218
Amat, Jaume	126
Alba, Santiago	81, 83,
Albareda, Antonio	90
Alcaide, Antonio	106, 120, 143, 155
Alcalá Zamora, Niceto	81
Alfonso XIII	88
Álvarez, José Luis	105, 106, 107, 110
Álvarez Cascos, Francisco	166, 172, 181
Álvarez de la Campa, Fernando	90
Álvarez Mendizábal, Juan	48
d'Arana, Agustí	132
Aranzadi, Claudio	194
Ardanaz, Constantino	46, 47, 52
Arias Navarro, Carlos	95, 105, 106
Arias Salgado, Rafael	106, 217 218
Armand, Louis	100
Aznar, José Mª	9, 106, 216, 217
Badia i Pardines, Jaume	34
Balaguer, Víctor	9, 20, 22, 60
Balladur, Edouard	214, 215
Barceló, Joan	18
Barón Crespo, Enrique	106, 115, 117, 118, 119
Barrionuevo, José	106, 123, 124, 125, 134, 151, 156, 158-160, 163, 164-166, 170, 172, 173, 177, 178, 182, 183, 187, 188, 190, 192, 194, 199, 201, 207
Baudis, Dominique	140
Bayón, Ignacio	106, 152
Bethancourt, Agustín de	15
Biada I Bunyol, Miquel	7, 17, 33, 34, 55
Bigatà, Xavier	132
Blanc, Jacques	140, 186, 215, 216
Bofarull, Antoni de	21, 22
Boixadós, Ramon	9, 115, 119, 128, 203
Bolívar, Simón	32
Borrego, Andrés	46, 53
Borrell, Josep	105, 106, 164, 173, 194, 196, 197, 200, 205, 207-210, 212-215

Boyer, Miguel 118, 194
Bravo Murillo, Juan 37, 50, 54-56, 58
Brunel, Isambard Kingdom 24, 25, 27, 28
Brunet, Josep Mª 143, 162
Brusi, Antoni 67

Caballero, Abel 106, 118-124, 130-132, 134, 142-144, 151, 154, 155, 163, 164, 173, 182, 210
Cachán, Manuel F. 153, 163, 166
Cacho, Vicente. 80
Camacho, Blas 158-161, 184-186
Camisón Asensio, Felipe 172, 182
Cambó i Batlle, Francesc 8, 9, 77-87
Campo, Julián 166
Calvo Sotelo, José 77
Calvo Sotelo, Leopoldo 95, 105, 106
Carandell, Luis 174
Carrera Pujal, Jaime 23
Carrero Blanco, Luis 98, 106
Carrillo, Abelardo 9, 113, 156
Casassas, Jordi 20
Cerdà, Ildefons 20, 21, 29, 38, 56
Chevènement, Jean-Pierre 189
Chirac, Jacques 215, 216
Cierva, Juan de la 84
Comín, Francisco 26
Companys, Lluis 78
Conde, Rosa 159, 195
Corral, Mateo del 26
Cortada, Joan 22
Cullell, Josep Mª 16, 213, 214

Dato, Eduardo 81
Delabarre, Michel 186
Delors, Jacques 158
Dombriz, Miquel Àngel 144
Domínguez, Fernando 167
Drain, Michel 31
Durán i Bas, Manuel 18

Echegaray, José 29, 70
Estapé, Fabián 20, 98, 163

Esteban, Carles 163
Esteban Collantes, Agustín 31, 58

Fasio, Francisco Mª 17
Fernández Espartero, Joaquín 37-40, 43, 46, 58
Fernández, Donato 166
Fernández Lafuente, Francisco 9, 106, 164, 188, 189
Fernández de la Mora, Gonzalo 95, 106
Fernando VII 16, 23, 25, 29, 37, 45, 49
Figueras, Josep Mª 130, 131, 162
Figueroa, Álvaro (Romanones) 80
Fontana, Josep 41
Fournier, Jacques 186
Franco, Francisco 8, 9, 92, 105, 128
Fuentes Quintana, Enrique 212

Gamir, Luis 105, 106
García Alcolea, Rafael 144
García Cañivado, Carlos 156
García Prieto, Manuel 80, 81
García Valverde, Julián 9, 106, 119, 125, 151, 154-157, 159, 162, 165, 179, 180-182, 194
Gasòliba i Bohm, Carles 139, 140
Gaspar, Joan 195
Gener, Pompeu 77
Gibert, Manel 71
Girona Agrafel, Manuel 65
Gómez Mendoza, Antonio 41, 62, 64
González de Castejón, Francisco J. 23
González Márquez, Felipe 8, 106, 110, 115, 127, 130, 131, 155, 158, 165, 170, 183, 185, 192, 194, 195, 207, 208, 210, 213, 214
Guerra, Alfonso 119, 153, 154, 170, 177, 194, 207, 208
Gullón, Pío 70
Gumà Ferran, Francesc 70
Gutiérrez de la Concha, Manuel 44

Herce, Antoni 216

Iglesias, Pablo 79
Illas i Vidal, Joan 18, 21
Isabel II 37-39, 44, 46, 66

Izquierdo, Rafael 82, 84, 120, 123, 124, 198, 212

Javaloyes, Pedro 166
Jospin, Lionel 216
Juppé, Alain 215

Lagasse, Jean 216
Lladó Fernández-Urrutia, José 105
Llevat, Miquel 216
Llorens, Ignasi 179
Llorens i Barba, Francesc Xavier 20
Locke, Joseph 30, 33, 34
López Pita, Andrés 5, 6, 9, 95, 132, 141, 142, 144, 175, 180, 189, 191, 196, 198, 216
López Rodó, Laureano 98
Lozano Vicente, Francisco 95, 106
Luxán, Francisco de 44, 45, 50, 62

Macià i Llusa, Francesc 78
Madoz, Pascual 40
Majó, Joan 131, 134
Mañé i Flaquer, Joan 21
Maragall, Pascual 162, 195
Marco Bordeta, Luis 115, 116
Maresch Ros, Ramon 34
Margarit, Josep 34
María Cristina de Nápoles 25, 37, 38
Maristany Gibert, Eduard 8, 64, 71-77, 84, 88
Martín Baranda, Gonzalo 95, 125, 146, 154
Martínez, Pelayo 101, 102, 129
Martínez Méndez, Pedro 115, 116
Mas, Artur 217
Maura, Antonio 76, 81, 83
Mazarrasa Alvear, Juan José 173
Mejía, Manuel 95, 144, 167
Milagro, José Mª 128-131, 133, 141, 162
Miranda, Francisco 32, 46
Miret, Joan 34
Mistral, Frederic 70
Mitterrand, François 214
Monteverde (brigadier) 24, 46, 50, 51
Montfort, Antonio 106, 173, 182, 211

Molinas, Alfred 195
Molins, Joaquim 125, 161, 186, 196, 213, 217
Moreno Fernández, Jesús 23, 26, 28, 63
Moyano, Claudio 58
Muñiz Aza, José Mª 152

Nadal, Fernando 180
Narváez, Ramón Mª 25, 44, 54
Negre, Antoni 195
Núñez del Campo, Santos 165

O'Donnell, Leopoldo 40, 46, 50, 51
Olivan, Alejandro 46
Oliveri Albisu, Ignacio 172
Oliveros Rives, Fernando 95, 102, 132, 144
Olózaga, Salustiano de 45, 46, 50, 67
Ortiz González, Luis 105,106
Osorio, Alfonso 95

Pabón, Jesús 80, 81
Page, Eusebio 27, 70
Pallí, Lluis 104
Panadero, Manuel 9, 178
Pascual Anglada, Ignasi 31
Pastor, Luis Mª 46, 47, 53
Peña, Francisco Javier 161, 166
Peña Abizanda, Eduardo 141, 186
Pereire, Isaac y Gastón 31, 64, 66
Pérez Blanco, José Mª 208
Pérez Dobón, Juan José 172, 181
Pérez Sanz, Javier 116, 117, 144, 159, 167, 180
Perez Touriño, Emilio 178, 182
Piera, Adrián 190
Pla, Josep 77, 78
Planàs, Claudi 68, 69, 71, 72, 74
Planàs, Francesc 78
Pons, Bernard 215
Porcioles, José Mª 97
Prat de la Riba, Enric 78, 87
Prieto, Indalecio 54
Prim y Prats, Juan 60
Primo de Rivera, Miguel 8, 9, 92, 97

Pujol i Soley, Jordi 8, 9, 125-127, 132-134, 140-143, 151, 158, 159, 161, 174, 184, 186-190, 192, 194-197, 213, 215-217

Ramírez, Robert 132
Rebollo Álvarez-Amandi, Alejandro 106, 110, 11, 153, 173, 181
Reinoso, Mariano Miguel 30, 31, 42, 54, 56, 57
Riba, Oriol 104
Ribas Sola, Josep 34
Robles Piquer, Carlos 166
Roa Rico, Carlos 115, 116, 117, 204
Roca, Josep Mª 32-34, 55
Roca Junyet, Miquel 9, 134, 194, 196
Rodríguez, Apolinar 115, 153
Roig, Enric 132, 144
Roumeguère, Philippe 141, 186, 190
Rotschild, familia 31
Rovira i Virgili, Antoni 79

Saavedra, Eduardo 27
Sabadell, Rafael 34
Saenz de Coscuyuela 131
Sáenz Lorenzo, José Félix 173
Sagasta, Pràxedes Mateo 29, 62, 80
Sala, Mercè 106, 194, 201, 203, 204, 206-208
Salamanca, José (marqués de) 35, 37, 38, 46, 50, 53, 55, 57. 66
Salmerón, Carles 15, 29, 35, 39, 73, 87, 89, 91, 99, 117, 127, 157, 165, 185, 197, 209, 219
Salvà i Campillo, Francesc
Samaranch, Juan Antonio 192
Sánchez Ferlosio, Rafael 165
Sánchez Terán, Salvador 95, 106, 107
Santa Cruz, Calixto 25, 29, 46
Sanz Alduan, Alfonso 164, 166, 198, 199
Sedó, Salvador 10, 124, 172, 173, 179, 181
Segundo Montesino, Cipriano 50
Seijas Lozano, Manuel de 30, 44, 45, 54
Serra, Narcís 134, 170, 194, 195, 207
Serratosa, Albert 20, 97, 99
Silvela, Francisco 76
Smith, Fulgencio 73
Sol y Padrís, José 18-20

Solans, Joan Anton 97, 126, 188
Solbes, Pedro 194
Solchaga, Carlos 131, 134, 170, 173, 176, 177, 182, 183, 194, 200, 208
Solé Sabarís, Luis 104
Soria Puig, Arturo 164
Sorni, Carlos 143, 144
Stephenson, George 13
Suárez, Adolfo 95, 105, 106
Subercase, José 25-29, 31, 44, 46, 50
Subercase, Juan 25-29, 31, 46, 50
Subies, Xavier 99

Tamames, Ramón 123
Thiers, Louise Adolphe 13
Tortella, Gabriel 63
Tosas, Joaquim 9, 125, 126, 132, 137
Turró, Mateu 132, 141, 144

Umbral, Francisco 167

Vallejo de Olejua, Eduardo Mª 172
Van Halen, Juan 38
Vázquez Cabezas, Guillermo 202, 206
Vilalta González, Albert 106, 125, 126, 132, 134, 137, 142, 143, 149 175, 176, 186, 188, 189, 191, 192, 197, 217, 218
Villalobos, Ángel de 34, 35
Viñas, Francesc 34

Wais Sanmartin, Francisco 14, 35, 76
Walrave, Michel 159, 186, 190
Ward, Bernardo 45

Xicoy Bassegoda, Joaquim 122

Zamacois, Ricardo 26, 28, 30
Zapatero, Juan 18
Zaragoza, José Alberto 106, 208
Zarco del Valle, Antonio 46, 50

FUNDACION
ESTEYCO

Menéndez Pidal, 17. 28036 Madrid
fundacion@esteyco.com
www.esteyco.com

FUNDACION
ESTEYCO