

2

PERSPETIVAS ECONÓMICAS SOBRE A HISTÓRIA DOS CAMINHOS DE FERRO

MAGDA PINHEIRO

Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa
Instituto Universitário de Lisboa

Recibido: 08/08/2021

Aprobado: 15/09/2021

A História Económica quantitativa utilizou precocemente os dados produzidos pelas companhias ferroviárias nomeadamente para construir séries de indicadores de atividade económica o que denota a importância desde cedo atribuída ao caminho de ferro. Em recentes anos porém a historiografia sobre caminhos de ferro, seguindo uma evolução generalizada, tem-se afastado da História Económica e Social tradicional enfatizando aspetos sociais, políticos e tecnológicos. Mesmo os historiadores com formação económica seguiram esta evolução ou apostaram mais nos problemas relacionados com o financiamento e organização das empresas do que numa avaliação económica dos benefícios da construção e exploração ferroviária para a economia em geral.

O estudo da importância económica do caminho de ferro no século XIX, predominou sobre o estudo da sua importância no século XX. O nosso texto recente-se desta evolução pelas dificuldades encontradas ao refletir sobre temas como os aspetos económicos da diminuição das redes ferroviárias após a segunda Guerra Mundial ou os efeitos económicos da construção do T.G.V. Apesar destas condicionantes procuraremos abordá-los.

CAMINHOS DE FERRO E DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL NO SÉCULO XIX

O conceito de revolução industrial a que foram associados os caminhos de ferro, não foi abandonado mas os seus aspetos culturais, sociais, e espaciais têm sido integrados em abordagens mais globalizantes¹. Evoluiu-se no sentido de uma descrição mais precisa dos factos sem ideias preconcebidas sobre o modelo mais adequado de desenvolvimento económico².

Os estudos exclusivamente sobre os aspetos económicos da construção e exploração ferroviárias tornaram-se mais raros. Apesar da evolução das teorias económicas e da sua influência sobre a História Económica, incluindo o advento de novas metodologias ligadas à *New Economic History*, é hoje geralmente admitido que a construção dos Caminhos de Ferro foi um elemento relevante

no aprofundamento da revolução industrial inglesa.

Nos anos sessenta do século XX, Fogel e Fishlow usando o conceito de *social saving*, consideraram que a construção do caminho de ferro nos Estados Unidos em 1859 e em 1890 tinha apenas representado uma poupança social respetivamente de 3,7 e 8,9 por cento. Limitaram-se, na sua abordagem, a pesquisar sua relevância no transporte de mercadorias. No entanto segundo Patrick Verley, mesmo nesta perspetiva deve-se-lhe acrescentar mais 1,51 % para ter em conta o transporte de passageiros³. De fora ficaram as incidências no que concerne a procura de produtos industriais e o alargamento do mercado. Albert Broder na sua tese *Le Rôle des Intérêts Économiques Étrangers dans la Croissance l'Espagne au XIX siècle* desvaloriza a metodologia contra-factual contrapondo-lhe a paciente reconstrução dos dados a partir da abundante documentação de arquivo.

Para além das abordagens culturais que hoje são dominantes, o crescimento da procura em várias indústrias, o crescimento e nova estrutura do mercado do trabalho e o financiamento da construção e exploração ferroviárias continuam a ser objetos relevantes de investigação em História Económica dos caminhos de ferro.

Apesar da situação inglesa ser à partida extremamente favorável - com rios caudalosos, uma grande zona costeira e portos com boas condições - o alargamento dos mercados interno e externo, inicialmente

proporcionado pela modernização das estradas, canais e navegação, encontrava-se sob uma forte pressão da procura no início do século XIX. Assim a construção de caminhos de ferro e de barcos movidos a vapor, terá produzido efeitos de *leap frog* na produtividade Inglesa⁴. A exportação de carvão inglês cresceu devido à baixa do seu preço potenciada pelo caminho de ferro. Essa baixa de preço possibilitou as exportações para a Alemanha favorecendo neste país a industrialização do Norte⁵.

Os caminhos de ferro foram determinantes na Alemanha desde 1830, quando a primeira linha inter-urbana foi aberta, transportando uma gama alargada de produtos que ia das mercadorias de baixo valor unitário até à mais valiosas e ao correio, incluindo pessoas, a velocidades muito mais elevadas do que até então e a preços mais baixos. Mas sobretudo não devemos esquecer que o caminho de ferro não destruiu o transporte nas estradas e canais antes se lhes acrescentou.

Ainda que em graus diferentes a sua relevância para o desenvolvimento dos mercados interior e exterior dos diversos países da Europa foi descrito por François Caron, no relatório do 10 Congresso de História Económica de 1990, como sendo diferente segundo foram construídos em países ou regiões com uma rede de transportes já desenvolvida, incluindo estradas e canais, sendo construídos para responder a necessidades resultantes de estrangulamentos da procura, ou se os poderes instituídos decidiram construí-los como meio de ultrapassar o atraso económico. Este foi o caso da Rússia e da Península Ibérica⁶. Mesmo na Suécia, cujos caminhos de ferro foram construídos maioritariamente após 1850, a indústria siderúrgica desenvolveu-se paralelamente à construção ferroviária mas esta teve um impacto pequeno na procura de produtos siderúrgicos e metalomecânicos⁷. A indústria siderúrgica e a metalomecânica desenvolveram-se na Suécia mantendo uma produção de ferro e aço que muitas vezes continuou a ter por base a abundância de madeira e a excelência da qualidade.

Na segunda metade do século XIX os caminhos de ferro são entendidos como elemento de arranque económico, sendo então construídos caminhos de ferro sem perspectivas de rentabilidade imediata que potenciaram o recurso a capitais estrangeiros e subsídios estatais.

Para os engenheiros portugueses de então os caminhos de ferro teriam o condão de, ao baixar o preço dos transportes das exportações de produtos agrícolas, produzir uma acumulação primitiva de capitais que depois se poderiam aplicar na indústria. Portugal não podia no entanto extrair todas as potencialidades da construção ferroviária porque era um país pequeno, os seus minérios não eram de qualidade suficiente para produzir carris, tinha pouco carvão, um défice comercial que o aumento das exportações não conseguiu diminuir e um mercado interno pouco desenvolvido. Em países como Portugal a importação de capitais exteriores necessitou de subvenções ou garantia de juro dos investimentos privados e foi uma maneira de ultrapassar a indisponibilidade de capitais mobilizáveis. Ainda que estes investimentos tenham produzido o alargamento do mercado interno e das exportações não produziram um crescimento das receitas estatais suficiente para compensar o pagamento de juros, conduzindo o Estado a situações de endividamento e mesmo de crise de pagamentos como foi o caso em 1891-1997. Os potenciais efeitos da construção ferroviária seriam sempre proporcionalmente muito superiores num País como Espanha, mais continental, com importantes zonas mineiras e de uma forma geral muito mais desenvolvido.

O investimento nas construções ferroviárias no estrangeiro, tornou-se um negócio importante para os bancos dos países emprestadores que desenvolveram modelos de angariação de capitais que se estendiam até à média burguesia. Os bancos Franceses, Ingleses, Alemães e Holandeses participaram em investimentos ferroviários ou empréstimos aos governos destinados a financiar a construção de caminhos de ferro.

A rede ferroviária dos *late comers* teve uma densidade mais baixa e o seu *design* foi muitas vezes contestado, apesar do cuidadoso estudo feito por engenheiros. Caron considerou as contestações do *design* das redes nestes países como resultando das contradições entre a formação do mercado interno e a exportação de produtos primários para o estrangeiro.

O contributo das redes ferroviárias para a industrialização nestes países existiu em maior ou menor grau através do alargamento do mercado mas deve também ser encarado de outros pontos de vista, o aumento da procura na construção civil, nas pedreiras e na metalomecânica. O aumento das possibilidades de circulação da mão de obra e o crescimento do número de trabalhadores contribuíram para o aumento da economia de mercado.

As teorias desenvolvimentistas dos anos sessenta e setenta tiveram também a sua influência na história económica dos caminhos de ferro mas eventualmente sobrevalorizaram o papel negativo da ausência de protecção à indústria siderúrgica no desenvolvimento económico dos países que iniciaram mais tarde a construção dos seus caminhos de ferro. Assim Jordi Nadal, no seu livro intitulado “Fracaso de la Revolución Industrial em España” de 1975, considerou a construção do caminho de ferro em Espanha como uma oportunidade perdida referindo-se à falta de protecção aos produtos siderúrgicos⁸. No entanto este autor esteve longe de desprezar o problema da formação do mercado interno cujas características arcaicas considerou mesmo uma das razões do

atraso económico Español. A irregularidade da procura de ferro associada à construção ferroviária e o progresso tecnológico que se verificou com a passagem dos carris de ferro aos carris de aço são elementos que tornam complexa a análise das potencialidades da procura provocada pela construção ferroviária no desenvolvimento siderúrgico⁹.

Entre os finais do século XIX e o início do século XX, mesmo nos países que não conheceram a revolução industrial, o caminho de ferro foi um instrumento importante de apoio às indústrias melhorando o seu acesso ao mercado interno e facilitando a circulação de pessoas. Esse processo traduziu-se por vezes num aumento das desigualdades territoriais acelerando a desertificação de algumas zonas. Em Espanha o caminho de ferro contribuiu para a emergência de Madrid como um polo industrial importante.

DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL À DESTRUIÇÃO PROVOCADA PELA SEGUNDA GUERRA: A DEVASTADORA CONCORRÊNCIA DO AUTOMÓVEL

A primeira Guerra Mundial usou o caminho de ferro para deslocar tropas, mantimentos, armas e munições. No entanto foi devastadora para a indústria ferroviária nas zonas de conflito. A inflação que a acompanhou teve consequências desestabilizadoras nos lucros das companhias e agravou a conflituosidade social na ferrovia. Logo depois da Guerra a concorrência entre o caminho de ferro e os automóveis revelou-se muito destrutiva.

No pós guerra o progresso tecnológico do caminho de ferro não parou construíram-se novos tipos de locomotivas elétricas e com motor Diesel, alterando completamente o contexto económico da produção de material ferroviário e obrigando também as companhias exploradoras de caminhos de ferro a construir novas instalações para reparação



do novo material rolante. As vias férreas tiveram de ser adaptadas a locomotivas cada vez mais pesadas e à instalação de catenárias para transporte da energia elétrica. A energia elétrica contribuiu para tornar a exploração ferroviária mais segura e eficaz nomeadamente na sinalização e nos enlances de vias.

Logo depois da Primeira Guerra Mundial a concorrência entre o caminho de ferro e o transporte por estrada revelou-se muito destrutiva. Por um lado os caminhos de ferro eram menos flexíveis no que respeita aos locais de entrega das mercadorias, por outro as companhias ferroviárias tinham de pagar os custos de construir e manter as vias enquanto os seus concorrentes apenas tinham de manter os veículos. Este problema atingiu as companhias ferroviárias em todo o mundo mesmo em países como Portugal onde a densidade de estradas era baixa e havia poucos automóveis.

A progressiva utilização dos novos conceitos de gestão científica do trabalho, implementada com o apoio das organizações internacionais de caminhos de ferro, foi uma tentativa de minorar a baixa dos lucros nas companhias ferroviárias. Os arautos das novas ideias de gestão tinham sobretudo formação económica crescendo a sua presença nas administrações. Os engenheiros tiveram tendência para se maravilhar com a nova tecnologia do motor de explosão apostando no automóvel.

A crise de 1929 atingiu as companhias ferroviárias que não puderam recuperar economicamente até à Segunda Guerra Mundial. Muitas companhias tinham sido nacionalizadas nos anos trinta e foram um instrumento na guerra económica e até civil sobretudo nos países autoritários onde o caminho de ferro também transportou para a morte milhões de pessoas. A Segunda Guerra Mundial mundial produziu uma destruição quase completa das vias férreas e do material circulante nos países beligerantes ou ocupados, da Europa, da Austrália e da Ásia.

DA DESTRUIÇÃO PROVOCADA PELA II GUERRA AO COMEÇO DA REDUÇÃO DAS REDES FERROVIÁRIAS PASSANDO PELO PLANO MARSHALL

Se a Guerra mostrou a importância dos Caminhos de Ferro no transporte de mercadorias e tropas também mostrou o seu carácter mortífero ao ser um instrumento do percurso de milhões de pessoas para a morte. No entanto os países onde esta tragédia aconteceu as infraestruturas e o material circulante acabaram sofrer uma quase total destruição. Os investimentos resultantes do plano Marshall permitiram a modernização dos transportes ferroviários com a expansão do Diesel e da eletrificação nos países derrotados ou muito destruídos. O pós Guerra assistiu nos países com redes mais destruídas a versões variadas do que em França se chamou “*La Bataille du Rail*”. Repor em funcionamento a economia requeria que os caminhos de ferro funcionassem pelo que os investimentos feitos ao abrigo dos financiamentos do *European Recovery Program* (ERP) foram importantes. No entanto a eletrificação nem sempre foi muito rápida na Alemanha onde a aceleração da eletrificação coincidiu com o início do fecho de linhas não rentáveis¹⁰.

Os países que não tinham sido derrotados, como a Inglaterra, tiveram mais dificuldades porque o material permanecia mais arcaico e não houve investimentos ligados ao plano Marshall. A racionalização preco-

nizada no relatório Beeching, facilitada pela nacionalização de 1948, levou ao fecho precoce de muitas vias férreas já que, apesar de um esforço de modernização, a British Railways começou a perder dinheiro desde meados dos anos cinquenta¹¹. Os engenheiros que delimitaram os planos de fecho das redes ferroviárias ativeram-se aos aspetos de rentabilidade imediata das empresas e não equacionaram o seu valor económico para a sociedade. Iniciaram sim uma reforma da gestão das companhias cujos princípios apontaram progressivamente para a privatização. Enfrentaram porém uma oposição política regional forte por parte dos utilizadores¹².

Os prejuízos das companhias ferroviárias devem relacionar-se com a desindustrialização europeia que se traduziu numa deslocalização industrial e foi em parte facilitada pela contentorização dos transportes marítimos.

Em Portugal os investimentos relacionados com o ERP foram limitados a pequenas séries de material de tração e a uma quase total ausência de modernização das vias¹³. Os planos de fecho de linhas foram tardiamente aplicados e as autoestradas substituíram-nos com o apoio dos autarcas desperdiçando os investimentos europeus. A União Europeia, ao estabelecer em 1991 que devia haver uma concorrência que favorecesse os utilizadores, contribuiu para dismantelar das companhias ferroviárias uma deriva liberal que esteve longe de produzir os efeitos esperados.

UMA ALTA VELOCIDADE A VELOCIDADES DIVERSAS

À medida que a reconstrução económica progredia e o nível de vida da população crescia a circulação automóvel aumentava. As estatísticas mostravam que o trânsito automóvel era sobretudo um trânsito de passageiros entre cidades. A resposta foi o investimento na construção de auto-estradas mas os engenheiros ferroviários começaram a pensar na criação de comboios rápidos de passageiros entre cidades.

Tecnicamente já tinham existido soluções inovadoras de composições muito rápidas antes de 1940, nos Estados Unidos, na Alemanha e em particular em Itália¹⁴. Depois da Segunda Guerra Mundial estas experiências foram aceleradas num contexto de forte planeamento económico e reconstrução industrial. O exemplo Japonês do Tokaido, cuja abertura à circulação se deu em 1964, foi particularmente estimulante.

Em França valorizaram-se aspetos de *design* industrial de *Avant-garde* e, embora se desenvolvessem projetos paralelos com diversas características, acabou por se optar por um caminho de ferro que na maioria do trajeto seguia em leito próprio e se destinava exclusivamente a passageiros¹⁵. A abertura à exploração deu-se em 1981 estando então a cargo da SNCF. A indústria recebeu grandes encomendas beneficiando sobretudo a empresa Alsthom que também viria a ter encomendas para o AVE espanhol.

Já em Inglaterra a análise da rentabilidade a cinco anos viria a dificultar a evolução. Os Alemães desenvolveram duas opções. O InterCity Express (ICE) para o transporte de passageiros e o ICE-M. Também os Italianos desenvolveram várias versões incluindo o ETR 500 e o *Pendolino* com possibilidades simultâneas de uso da grande velocidade e da normal na mesma viagem como meio de fazer face ao carácter acidentado da orografia.

Em Espanha foi desenvolvido o AVE um projeto autónomo incluindo vias totalmente separadas nos corredores Europeus, mas também o uso de via normal dando prioridade absoluta às composições rápidas nalguns percursos. A aprovação da bitola Europeia permitiu uma flexibilidade que foi desenvolvida com sucesso sendo utilizados fundos públicos na infraestrutura.

A alta velocidade com a informatização da própria condução das composições apressou a introdução da informática na exploração e na gestão ferroviárias em todos os países mesmo nas vias tradicionais, incluindo nos países que, devido a indecisões e contestações, ficaram de fora da rede Europeia como é o caso português. A ambição de criar um sistema integrado europeu presente no tratado de Maastricht, exigiu um grande esforço de standardização e em 1990 um sistema europeu ferroviário visando diminuir a circulação automóvel e aérea previu um período de 20 anos para a sua concretização¹⁶.

Em Portugal apesar dos estudos feitos houve uma oposição à ligação Lisboa Madrid. O tribunal de contas, desprezando o acompanhamento de consultores que tinham também participando nos projetos em toda a Europa, publicou um parecer em 5 de Janeiro de 2015 em que estranhamente e por pura ignorância, declarava que o projeto de alta velocidade não era rentável em Portugal. O país não fez apelo aos subsídios Europeus. Paradoxalmente em Espanha atingiam-se 1000 quilómetros em exploração nesse mesmo ano¹⁷. Um mapa publicado por João Maria Oliveira Martins em 1995 (referente ao ano de 1989) prevê uma ligação Lisboa a Madrid e outra servindo Coimbra e o Porto entroncando na ligação de Madrid a Valladolid. A posterior proposta de uma só ligação entroncando na linha Madrid Valladolid também mereceu críticas em benefício de um hipotético Arco Atlântico. Esta oposição traduziu-se no facto de Portugal estar hoje mais atrasado nesta matéria do que esteve no século XIX ao iniciar a Construção Fer-

roviária não tendo ainda adotado a bitola Europeia.

CONCLUSÕES

Procuramos enfatizar os aspetos económicos da história dos caminhos de ferro ao longo da sua existência centrando-nos no caso Europeu. Naturalmente dada a dimensão do estudo deixamos de lado aspetos fundamentais da evolução historiográfica sobre este tema.

Pensamos ter mostrado que o caminho de ferro teve uma importância determinante na evolução da economia europeia durante o período industrial. Apesar da concorrência e da inflação que diminuíram a rentabilidade entre as duas guerras a sua importância foi grande durante a reconstrução industrial no pós-guerra. E mesmo nos períodos em que as empresas ferroviárias não davam lucro a sua importância não desapareceu. Se o transporte de mercadorias baixou, sobretudo devido à contentorização e à deslocalização da indústria europeia e à concorrência do transporte por estrada sempre que os caminhos de ferro mantiveram a qualidade do serviço os passageiros mantiveram a sua adesão.

BIBLIOGRAFIA

AHCFE (1995) “Actes de La Journée du 31 Mars 1994, Les très grandes vitesses ferroviaires em France,” *Revue d’Histoire des Chemins de Fer*, n12-13, pp.303.

- BAKER, T.C. (1990) Transport: the survival of the old besides the new in Mathias and Davids (ed.), *The First Industrial Revolutions*, Oxford, pp. 86-100.
- BRODER, Albert (1981) *Le Rôle des Intérêts Économiques Étrangers dans la Croissance de l'Espagne au XIX ème Siècle, (1767-1924)*, thèse pour l'obtention du Doctorat d'État présentée sous la Direction de Pierre Vilar, Université de Paris I, PP1950, VII volumes in 4^o, polycopié.
- CARON, François (1990) *Évolution des transports Terrestres em Europe (vers 1800-1940)*, in VAN DER WEE & AERTS, Eric ed. 10th International Economic History Congress, Debates and Controversies in Economic History, Louvain, p. 103-113.
- CARON, François 1992, "L'Évolution des transports terrestres en Europe (vers 1800.vers 1940) in *Revue Histoire Economie et Société*, n^o1, Paris, AFHE.
- CEFIS, Elena (1995) "Innovation Technologique, standardization et intégration:le cas des trains à grande vitesse" em, Michèle Merger, *Les Réseaux Européens Transnationaux XIX siècles quels Enjeux?* Nantes, Ouest Editions, p. 318-335.
- DOGSON, John (1997) "La Situation actuelle des Chemins de fer Britanniques et Les enseignements de la privatisation de British Rail", *RHCF*, n^o16-17, Paris, p. 303-313.
- FOGEL, Robert (1964) *Railroads and American Economic Growth: Essays in Economic History*, Baltimore.
- FOURNIAU, J.M, and JACOB, F. (1995) "Dialogues socratiques autour de la genèse du TGV" in *RHCF*, n^o12-13, p.102-143.
- FREMDLING, Rainer (1977) "Railways and the German economic growth: a leading sector analysis with comparison to the United States and Great Britain", *Journal of Economic History* vol.37, n^o3, Cambridge University Press.
- FREMDLING, Rainer (1992), "Les Frets et le Transport du Charbon dans l'Alemagne du Nord, 1850-1913. L'Évolution des transports terrestres en Europe" in *Revue Histoire Economie et Société* n^o 1, Paris.
- GIUNTINI, Andrea (2014) Will railway save Europe? A short history of High-Speed Trains, CARDOSO de MATOS, Ana e PINHEIRO, Magda, *História, Património e Infraestruturas do Caminho de Ferro: Visões do Passado e Perspectivas do Futuro*, CEHC, Lisboa pp. 45-62.
- GOMEZ MENDOZA, Antonio (1982) "Los Ferrocarriles y la Industria Siderúrgica", in *Moneda y Crédito* 1982, Madrid, p. 3-18.
- HAHN, Barbara (2020), *Technology in the Industrial Revolution*. Cambridge University Press.
- HOLGERSSON Brendt and NICANDER Eric (1968) "The Railroads ant the Economic developpment in Sweden during the 1870ths", *Swedish Journal of Económic History* (3) v1o. 11, issue 1.
- LOPES VIEIRA, António (1988) "A política da especulação-uma introdução aos investimentos britânicos e franceses nos caminhos-de-ferro portugueses", *Analise Social*, Lisboa, vol XXIV (101-102), (2-3) p 723-744.
- MARTINS, João Maria de Oliveira (1996) *A Questão Ferroviária*, Lisboa, CP Oficinas Gráficas.
- MATHIAS, Peter, & A. DAVIS, John, (org), (1989) *The Firts Industrial Revolutions* Basil Blackwell, Oxford.
- NADAL, Jordi, (1975), *El Fracaso de La Revolución Industrial en España 1813-1913*, 3^a ed. 1990, Ariel Barcelona.

- PINHEIRO, Magda (1988) “A construção dos caminhos de ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90)”, *Análise Social*, vol XXIV (101-102), (2-3) p. 745-767.
- PINHEIRO, Magda (2010) *A Construção dos Caminhos de Ferro em Portugal no século XIX*, em MATEUS, João Mascarenhas (ed.), “A História da Construção em Portugal, Alinhamentos e Fundações”, Coimbra, Almedina, pp. 127-156.
- PINHEIRO, Magda (2011) “Ferrocarriles, Ciudades y Estaciones em Portugal de Finale del Siglo XIX al Siglo XXI”, *TST*, p. 42-62.
- ROTH, Ralf Roth (2009), “Delayed Modernisation the Long and winding electrification of the German Railways, in PINHEIRO, Magda (org) *Railway Modernization an Historical Perspective*, CEHC, Lisboa, pp21-49.
- SANTOS, Luís António Lopes (2009), *The introduction of Diesel Traction-Key to Portuguese Railways Modernization and Pioneer Element in Europe*, PINHEIRO, Magda, *Railway Modernization an Historical Perspective (19th and 20th Centuries)*, p. 91-106.
- TÃO, Manuel Margarido (2015), *O Tribunal de Contas e o TGV*, *O Público*, 11 de Janeiro, p. 27.
- VERLEY, Patrick (1995), *La Révolution Industrielle 1760-1870*, Paris.
- WOLKOVITSCH, Maurice (1997) *Les facteurs de la concurrence entre les mode transports au XIX et XX siècles*, RHCF, 16-17, 1997, Paris, pp.47-79.

NOTAS

- ¹ HAHN (2020).
- ² MATHIAS e DAVIES (1989).
- ³ VERLEY (1995).
- ⁴ BAKER (1990), P. 86.
- ⁵ FREMDLING (1992), P. 33-34.
- ⁶ CARON (1992), P. 88-89.
- ⁷ HOLGERSSON and NICANDER (1968).
- ⁸ NADAL (1975), P. 158.
- ⁹ GÓMEZ MENDOZA (1982).
- ¹⁰ ROTH (2009).
- ¹¹ DOGSON (1997).
- ¹² WOLKOVITSCH (1997).
- ¹³ SANTOS (2009).
- ¹⁴ GIUNTINI (2014).
- ¹⁵ FOURNIAU AND JACOB (1995).
- ¹⁶ CEFIS (1995).
- ¹⁷ TÃO (2015). 

3



EL HILO LIBERAL QUE CONFORMÓ EL ROL ESTATAL DE LA EXPLOTACIÓN FERROVIARIA

MIGUEL MUÑOZ RUBIO

Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Doctor en Historia Contemporánea
Universidad Autónoma de Madrid

Recibido: 30/07/2021

Aprobado: 08/09/2021

El 6 de agosto de 2017 Ignacio García-Arango no dudó en enfatizar que «Jovellanos aplaudiría el nuevo tren» cuando, en la conmemoración de los 206 años de su regreso a Gijón desde el castillo de Bellver, donde estuvo recluido siete años, celebraba el acuerdo tomado para llevar la alta velocidad a dicha región¹. Razón le asistía al presidente de la «Fundación Foro Jovellanos» en recurrir al ilustrado asturiano, aunque solo fuera porque, como descubrió Jesús Moreno (1986, p. 166), fue, precisamente, el autor de la primera mención manuscrita sobre el ferrocarril. Lo hizo en 1789 al observar, en su informe *Sobre el beneficio y comercio del carbón de piedra*, que los ferrocarriles mineros representaban para Escocia una acertada solución para movilizar con «facilidad increíble» este fósil.

No fue ello un mero comentario ya que, como hizo ver Enrique Fuentes Quintana (2000), Jovellanos otorgó en sus pensamientos una importancia primordial a las infraestructuras de transporte². En efecto, sus diarios evidencian que estas fueran siempre objeto de observación en sus frecuentes viajes (Ponce Pérez, 1992; Caso González, 2000; y Baras Escolá, 2000), si bien en la primera ocasión que se enfrentó como gestor con ellas fue en 1789 toda vez que, a raíz de su

nombramiento como comisionado, tuvo que desarrollar un plan específico para el sector minero asturiano (OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS, 2012). En todo caso, no se vería inmerso en esta casuística con toda la envergadura que ello comporta hasta que el conde de Floridablanca le designara, el 1 de febrero de 1792, subdelegado de Caminos de Asturias.

Fuentes Quintana, que analizó brillantemente esta etapa de Jovellanos, concluye que fue entonces cuando, claramente influenciado por las graves consecuencias económicas que representaba para la región septentrional el aislamiento provocado por la ausencia de medios de comunicación, consolidó sus principales ideas al respecto de estas infraestructuras. Creencias que incorporaría, posteriormente, a su celeberrimo *Informe de Ley Agraria* de 1795 (JOVELLANOS, 1847). Exactamente, en un capítulo específico que, denominado «Falta de comunicaciones», aglutinó 61 párrafos de los 434 que componen la obra