

[194]

Pocas Fundaciones han mostrado un interés tan claro por el conocimiento histórico como la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. No es extraño, por tanto, que esta Fundación se haya decidido a lanzar una Colección de Historia Ferroviaria, cuya primera entrega es el objeto de esta reseña. Se trata de la tesis doctoral que su autor, Domingo Cuéllar Villar, defendió en 2002 en el Campus de la Universidad de Almería, tras haber trabajado en ella durante un largo periodo de tiempo bajo la dirección del profesor Andrés Sánchez Picón.

Como corresponde a un trabajo de investigación, el libro comienza con una introducción donde el autor expone la metodología y las fuentes que ha empleado. En el primer aspecto, Cuéllar se muestra algo parco, limitándose a decir que ha buscado combinar elementos de la historia económica, la historia empresarial y la historia territorial. Mucho más llamativo es el conocimiento que demuestra de las fuentes más adecuadas para realizar su trabajo, habiendo hecho uso de documentos no impresos del Archivo General de la Administración, el Archivo del Ministerio de Fomento, el Archivo del Banco de España, el Archivo Histórico Ferroviario, el Archivo Histórico Provincial de Almería, el Archivo de la Diputación Provincial de Almería y el Archivo Histórico Provincial de Jaén.

A continuación, Cuéllar se detiene en presentar los factores que han enmarcado y condicionado la construcción de las redes de transportes en el Sureste andaluz. En primer lugar, se destacan las dificultades geográficas

***Los transportes en el Sureste andaluz (1850-1950): economía, empresas y territorio***

---

**Autor: Domingo Cuéllar Villar**  
**Editorial: FFE (Colección de Historia Ferroviaria), Madrid, 2003**  
**Páginas: 419**  
**ISBN: 84-88675-83-6**

(el “síndrome de esquina”, derivado de su evidente posición en el mapa español y europeo, y la accidentada orografía); en segundo lugar, las deficiencias demográficas, por tratarse de una región siempre poco poblada; en tercer lugar, la orientación exportadora (de barrilla, mineral de plomo y hierro, esparto y uva de embarque); y finalmente, el “escaso protagonismo político” en la España del siglo XIX y principios del XX, con una abundancia de “políticos cuneros de segunda fila, sin una presencia efectiva en los círculos de poder madrileños” (pp. 56-57).

El capítulo III consiste en una minuciosa descripción de la situación de partida en torno a 1850, donde, desde el siglo XVIII, la radialidad del diseño de las carreteras principales, con centro en Madrid, había dejado prácticamente aislado todo el Sureste. Transitar por los caminos tradicionales (de arrecife, de ruedas o de herradura) no parecía cosa fácil y, muchas veces, era preferible la rambla en estiaje. Potenciar el puerto de Almería pareció ser la máxima prioridad durante los primeros años del reinado de Isabel II, a tenor de los datos que aparecen en la página 74. Cuéllar prueba que las mercancías que conseguían arribar a Almería (tejidos, bacalao, etc.) eran distribuidas trabajosamente a otros núcleos de la provincia, y también de Granada y de Jaén.

Pero el meollo del libro está en los capítulos IV, V y VI, donde se contiene un impresionante estudio de cómo se configuraron las redes de carreteras y de ferrocarriles en el Sureste andaluz entre 1850 y 1950. Quizás lo más novedoso esté en los capítulos IV y V, pues, como advierte Cuéllar, sabemos

mucho menos sobre historia de las carreteras que sobre historia de los ferrocarriles. En el número 2 de la revista *TST* (2002), el autor ya explicó convincentemente la importancia del Ministerio de Fomento, creado de forma estable en 1851, en el despliegue por España de las modernas carreteras de “macadán” (dos capas de piedra gruesa con una capa de recebo o piedra fina por encima, según las ideó el ingeniero inglés J. L. McAdam) hasta 1874. Ahora, el autor va más allá y prolonga sus pesquisas hasta los años del primer franquismo.

Un resumen de la evolución de la red viaria en el Sureste andaluz se contiene en el cuadro IV-18, donde se pone de manifiesto que Jaén contó inicialmente con buenas comunicaciones (muy por encima de la media nacional en 1860), para luego ir decayendo, mientras que Almería se encontraba en el punto de partida prácticamente aislada, pero fue avanzando hasta el punto de superar, en 1940, en kilómetros construidos por cada 10.000 habitantes, a Granada y a la propia Jaén. La provincia granadina habría quedado en una posición intermedia, aunque siempre por debajo de la media española. La lógica de la red radial con centro en Madrid ayuda a explicar este desarrollo, pero también las dificultades orográficas de Almería, que hacían que el coste de algunos tramos se situasen entre 200.000 y 300.000 pesetas el kilómetro en los primeros años de la Restauración. Cuéllar es consciente de que para un Estado con recursos escasos esos costes resultaban muy difíciles de asumir, pero también tiende a ver intencionalidad política en éste y otros episodios. Por ejemplo, cuando

[196]

acusa a José Echegaray, ministro de Fomento en cuatro gabinetes entre julio de 1869 y diciembre de 1872, de “ultraliberal”, por haber ordenado en 1870 el abandono por parte del Estado de la construcción, conservación y reparación de las carreteras que discurren en paralelo a las líneas ferroviarias. A este reseñador le resulta algo difícil encajar la trayectoria de Echegaray con los presupuestos del pensamiento “ultraliberal”, y no puede dejar de pensar que estamos hablando de los años en que se registraron los déficits presupuestarios más altos de todo el siglo XIX.

La mecanización del transporte por carretera se aborda en el capítulo V, partiendo del sistema de exclusivas que se introdujo en 1924. Se trata de un trabajo pionero en su género que discute con claridad los pros y contras de un sistema que impulsó la creación de las primeras flotas de autocares. También resulta de mucho interés conocer que el transporte por carretera disfrutó de un trato fiscal más favorable que el transporte por ferrocarril. En el Sureste andaluz volvía a darse la circunstancia de un atraso considerable: en 1924, cuando en España había 4 vehículos automóviles en circulación por cada 1.000 habitantes, en Jaén la cifra era de 2,3, en Granada, de 1,8, y en Almería, de 1,4 (p. 168). Una sociedad leridana, Alsina Graells, se haría con la exclusiva del servicio, para lo que emplearía vehículos de la empresa catalana Hispano Suiza, que tendrían que transitar por carreteras que lentamente se iban asfaltando. Cuéllar apunta más adelante que el “Imperio Alsina Graells” se creó para operar en espacios que estaban deficientemente

atendidos por el ferrocarril en el tráfico de viajeros.

Finalmente, el largo capítulo VI (160 páginas) está dedicado al ferrocarril, que, como muestra el mapa VI-1, todavía en 1890 no tenía ni una sola traviesa en la provincia de Almería, con un retraso sólo comparable al de Soria y Teruel. El ferrocarril había llegado pronto a Murcia, luego a Granada y, más tarde, a Jaén, pero en ese momento faltaba por completo una red que comunicara todo el Sureste. A esta tarea se aplicaría, principalmente, la Compañía de Caminos de Hierro del Sur de España, fundada en 1889 por Ivo Bosch Puig, un hombre vinculado al *Crédit Mobilier* que consiguió elevadas subvenciones estatales a fondo perdido, justificadas por la necesidad de paliar unos resultados que siempre fueron negativos, “constituyendo, sin duda, una marca singular sin parangón en el conjunto de las explotaciones ferroviarias del país” (p. 236). Algo mejor fue la situación de *The Great Southern of Spain Railway Co. Ltd.*, una compañía ferroviaria de capital inglés que buscó dar salida por Águilas (Murcia) a los minerales de hierro de bajo contenido en fósforo abundantes en la zona. En el momento de aprobarse el Estatuto Ferroviario de 1924, la red de Sur de España comprendía 345 kilómetros, mientras que la de *Great Southern* era de 165, situándose ambas entre las nueve empresas que explotaban más de un centenar de kilómetros, aunque, claro, lejos de los 3.695 de Norte, los 3.648 de MZA o los 1.305 de Andaluces. Son datos a tener en cuenta para valorar la relevancia del estudio.

Cuéllar dedica muchas páginas a

detallar la organización de Sur de España y algunas menos al caso de Great Southern, donde, como reconoce, debería haber completado la investigación en archivos británicos, lo que se propone hacer en un futuro. Las dos empresas adolecieron de costes altos que se traducían en tarifas elevadas que limitaban la demanda de sus servicios. Sur de España terminó en 1929 en manos de Andaluces y Great Southern sería nacionalizada en el decenio de 1940 para integrarse en Renfe. El mismo destino corrió el ferrocarril Baza-Guadix, propiedad de la familia Escoriaza, que servía en enlace a los otros dos. El Estado franquista no alteró el reparto de papeles de los medios de transporte en el Sureste andaluz, de modo que los autocares de Alsina Graells desplazarían a las personas, mientras que las vías férreas servirían para el traslado de las mercancías, en particular del mineral de hierro que salió en grandes cantidades por el puerto de Almería para abastecer a la nueva siderurgia española. Para Cuéllar, fue un error no buscar una mayor diversificación, pues, ahora, al agotarse el ciclo minero, el ferrocarril del Sureste parece haber caído en una crisis sin solución.

En definitiva, *Los transportes en el Sureste andaluz* es una obra que se lee con gran provecho. A veces peca de seguir tan de cerca las fuentes que no remonta el vuelo para tratar de imaginar si existían alternativas teóricas posibles (profundizar en la Nueva Geografía Económica o buscar comparaciones con situaciones geográficas similares en otros países podrían ser líneas para ulteriores investigaciones). Pero el autor ha sido capaz de ofrecer-

nos un enorme caudal de información, tratada con el máximo rigor, y de poner en evidencia que la mejor historia del transporte hay que hacerla con un enfoque sistémico, analizando el desarrollo en paralelo de los diversos medios de locomoción disponibles.

[197]

José Luis García Ruiz  
(Universidad Complutense de Madrid)