

Mark CASSON, *The World's First Railway System. Enterprise, Competition and Regulation on the Railway Network in Victorian Britain*, Oxford, Oxford University Press, 2009, 523 pp.

La prosa concisa que Casson emplea en esta obra seduce al lector y lo orienta desde el primer momento a participar con su autor de la premisa de una red ferroviaria hipotética, “contrafactual”, diferente a la que resultó finalmente para el primer sistema ferroviario del mundo. Es un placer leer la mayor parte de *La primera red ferroviaria del mundo* y en ello reside la dificultad de revisar esta obra con sentido crítico: primero, es preciso asimilar todos los argumentos, análisis y detalles que convierten dicha obra en un modelo de hacer un trabajo con esta metodología contrafactual. La premisa de las hipótesis a aceptar es que se construyeron 30.000 kilómetros de vía férrea cuando con 20.000 kilómetros hubiese bastado. En este punto los lectores se encontrarán divididos entre el asombro por el rigor y detalle del autor al establecer todos los componentes del método contrafactual y la impaciencia por llegar al meollo del asunto que el libro plantea a continuación, es decir la urgencia por alcanzar el desenlace.

Los 20.000 kilómetros se convierten entonces en punto de referencia para medir la eficacia de la vía férrea real. Para la elaboración de esta hipótesis de red contrafactual Casson contempla los siguientes supuestos: con esa red se prestaba servicio a centros de población de más de 3.000 habitantes en 1831, así como a poblaciones de más de 1.500 en 1914, cuando su expansión estaba en la cúspide. Permite que los trenes cambien de raíl en marcha atrás en la confluencia de ciertas vías, velocidades medias, un mínimo de cinco minutos para cambiar de tren y velocidades de los trenes y conexión con otras líneas de acuerdo con la Normativa Bradshaw de 1911, además de establecer la frecuencia diaria de los trenes. Nueve principios heurísticos entran en juego, incluyendo la geometría de Steiner. La red contrafactual es, así, “la mejor alternativa al sistema existente” (p. 58). En cuanto a los ejes centrales, se distingue una paradoja: que el sistema existente parece tener muchos más ejes, y mucho más grandes también. Al examinarlo más de cerca, sin embargo, resulta que muchos de estos ejes no solamente fueron mal diseñados para los transbordos, sino que las compañías nunca tuvieron la intención de utilizarlos con este propósito y, a menudo, hicieron todo lo posible para obstaculizar dichos transbordos.

Algunos lectores quizá cuestionen la metodología subyacente de la obra, y, ciertamente, el capítulo 3, donde se plantean las premisas de lo contrafactual, es denso. No obstante, si el lector se empeña lo suficiente y se empapa en la difícil lectura de esta

parte, sentirá una gran satisfacción al llegar a la otra orilla, donde le esperan grandes deleites. Se puede argumentar que lo detallado de una red hipotética sirve para poner de relieve cuán caótico fue el desarrollo de la red férrea real y las razones de dicho caos, lo que, a su vez, proporciona un suculento plato a los historiadores económicos de la era victoriana.

Para establecer el concepto de lo contrafactual, el profesor Casson acude a fuentes originales como el Manual de Ferrocarriles de Bradshaw, los *Annual Railway Returns*, el *Book of Reference* (para las leyes del ferrocarril), la Ley de Ancho de Vía, la Gran Ley de Reforma de 1832 y las estadísticas del *Board of Trade*, todo impecablemente registrado en el índice final y acompañado de ilustraciones contemporáneas muy expresivas.

El periodo de especulación (*Railway Mania*, 1844-1846) compendia todo lo que de grandioso tuvo la empresa privada victoriana, la especulación y el riesgo, pero también revela la fiebre competitiva de los especuladores, su codicia y renuencia para colaborar con sus rivales, a menos que fuera absolutamente necesario, y su empeñamiento en salvaguardar intereses estrictamente locales, dentro incluso del mismo Parlamento. De hecho, “los ramales se reunían para neutralizarse unos a otros, no para proporcionar un servicio completo” (p. 24) y “las vías no solamente eran enlaces estratégicos de transporte, sino monumentos para ensalzar al imperio y testamentos personales de habilidad ingenieril” (p. 25). La cuestión de qué vías se construían y cuáles no también dependió en gran medida de los intereses personales de los miembros del Parlamento. En opinión del autor, si se hubiesen adoptado medidas basadas en un análisis social de coste-beneficio en la época de la *Railway Mania*, se habría creado una red ferroviaria mucho más eficiente, lo que habría dado como resultado una mayor coherencia en la conexión global y un menor despilfarro del que se produjo con tanta duplicación.

Pero hay otros aspectos que aborda este libro, donde merced al detalle del análisis el autor puede afirmar que la noción de un imperio basado en el comercio de productos agrícolas y servicios de conocimiento intensivo fue reemplazada por la de un imperio basado en una industria manufacturera de alta tecnología y gran escala. La lógica económica favorecía entonces a la empresa multinacional jerárquica. La vocación empresarial constituyó una fuerza llena de vitalidad en Gran Bretaña durante la mayor parte de la era victoriana, y su manifestación clásica se volcó en el sector ferroviario. Si bien los problemas que estimularon la ineficacia y el despilfarro de la red fueron, principalmente, las necesidades específicas y egocéntricas de los fabricantes e inversores, quienes, naturalmente, deseaban la construcción de las redes ferroviarias para lograr sus propios fines. La dotación de ferrocarriles era, a menudo, más que generosa cuando se trataba de zonas portuarias y mineras. Sin embargo, muchas poblaciones de Gales se quedaron aisladas de sus vecinos, ya que el servicio lo proporcionaban diferentes líneas que pertenecían a su vez a diferentes compañías, cuyo interés principal era alimentar sus propios sistemas en lugar de proveer un sistema integrado para el beneficio de la economía local.

De este modo el texto examina también de forma implícita los factores económicos que conformaron la Gran Bretaña victoriana: el aumento y la movilidad de la población; las ciudades industriales insalubres y la pobreza rural; el índice de precios; la

Ley de Reforma de 1832, que eliminó algunos “municipios podridos”; la familia en cuanto “base moral fundamental” de la sociedad victoriana, donde un buen matrimonio podía afianzar una relación comercial; y la religión, la ética cristiana, que fomentaba exigentes normas de comportamiento.

La parte final del libro atiende de modo más concreto algunas cuestiones de la historia social de la época: la utilización de caballos para tirar de los vagones y locomotoras de vapor; la eliminación de barriadas pobres y superpobladas para abrir el camino hacia la extravagante fantasía gótica de la Estación de San Pancracio, en Londres, 1868; la responsabilidad social corporativa de las empresas ferroviarias; o la popularidad que alcanzaron los viajes ferroviarios de mujeres, a menudo con niños, y que disponían de salas de estar y aseos propios, para la visita a familiares o las vacaciones en balnearios de moda y centros turísticos, con sólo algún incidente esporádico padecido por mujeres solitarias que no desalentaron a las viajeras. O la extraordinaria molestia que se ocasionaba a los pasajeros cuando pasaban de una línea de una compañía a otra explotada por una empresa diferente con anchos distintos, como se ilustra en una de las láminas que se recogen agrupadas en la mitad del libro: Lámina 12, “Cambio de vía”, Gloucester, 1846.

El libro es muy amplio, está bellamente escrito y constituye un modelo de investigación tenaz. A pesar de la dificultad que entraña su lectura y de la correcta comprensión de todos los extremos de la metodología empleada, aquélla es esencial por la perspicacia de las observaciones sobre este fascinante periodo de cambio y crecimiento. Tiene muchos atractivos: la letanía que forman los nombres de las estaciones, la detallada historia local que transporta al lector nostálgico a la época del vapor y a la era pre-Beeching (antes de la década de 1960); o su capítulo 6 dedicado al análisis de la regulación. Lo que puede plantearse es la pregunta de si, en caso de haberse mitigado y reducido en el espacio lo contrafactual, el resultado habría sido igual de fascinante. El espacio ganado podría haberse dedicado a desarrollar otros temas económicos, así como de historia social, aspectos que se tocan como de paso, pero en los cuales no se profundiza, por ejemplo, la rivalidad entre Brunel y Stephenson, o la cuestión de los anchos de vía, en todo caso cuestiones ciertamente menores. No obstante, esta obra es de indudable interés y valor para los historiadores económicos, y no sólo los del sector.

PEDRO PABLO ORTÚÑEZ GOICOLEA