

Ralf ROTH y Henry JACOLIN (eds.), *Eastern European Railways in Transition: Nineteenth to Twenty-first Centuries*, Farnham, Surrey, Ashgate, 2013, 428 pp.

Este libro recoge los trabajos que se defendieron en el tercer congreso internacional organizado en Bratislava por la International Railway History Association (IRHA) bajo el título: *Railways in Transition – Eastern Europe Railways, their Past, Present and Future in the 20th and 21st Centuries*, después de que sus autores, como explican los editores en el prólogo, los hayan reescrito y aumentado; extremo del que no cabe dudar entre otras cosas porque, si el congreso se celebró en 2009 y la publicación es de 2013, las referencias bibliográficas están actualizadas hasta 2012. Con una nómina de 23 autores entre los que hay historiadores, economistas, investigadores, responsables políticos, representantes de empresas ferroviarias o personal de museos ferroviarios, el libro incluye además dos textos sobre Patrimonio Ferroviario y uno de los capítulos, escrito sobre Rumanía, en el que se ha utilizado como metodología la historia oral. Está organizado en tres partes diferenciadas y contiene junto a los habituales índices de contenidos, ilustraciones y tablas, referencias de los autores, y una interesante introducción.

La parte primera ofrece un estado de la cuestión sobre diversas cuestiones ferroviarias en los Países Bálticos, Bielorrusia, Serbia, Hungría, República Checa y Prusia. Esta parte está formada por seis capítulos en los que la perspectiva cronológica es amplia: por lo general desde la fecha de inicio de la explotación hasta la actualidad y cubre países para los que no se contaba con investigaciones académicas: los trabajos de los Países Bálticos y Bielorrusia.

La parte segunda lleva por título «Bajo protección rusa» y es el turno para algunos otros países como Polonia, Checoslovaquia, Eslovaquia, Hungría, Ucrania, Yugoslavia o Rumanía, o el impacto de la Guerra Fría en el transporte ferroviario berlinés. El denominador común de los ocho capítulos que comprende, dentro de la variedad de aspectos tratados, es el marco cronológico, pues se aborda el impacto causado en esos sistemas ferroviarios por la Segunda Guerra Mundial y el establecimiento de los países que formaron parte del denominado Telón de Acero, que es el término que se ha usado en el libro. Este acontecimiento histórico se ha estudiado desde muchas perspectivas. Los capítulos de esta segunda parte del libro profundizan en el significado de la abrupta ruptura que supuso el hecho de que la interconexión lograda entre Este y Oeste se viniera abajo tras 1945 y durante la Guerra Fría, surgiendo en su lugar insuperables barreras físicas e ideológicas.

La parte tercera concentra los trabajos que abordan algunas cuestiones suscitadas tras la caída del Telón de Acero de particular interés. Es aquí donde los editores han decidido incluir los dos capítulos en que se hace eco de los Museos Ferroviarios de Budapest y Núremberg. En total ocho trabajos que permiten aprender más del impacto de la transición que se inició en 1989 y que cuentan con hitos reseñables en los capítulos sobre la Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), Rusia y Alemania.

La idea del libro es más que loable dado que bien podría considerarse que se hacen presentes algunos de los grandes olvidados por el panorama historiográfico, tanto por los países, como por los sistemas ferroviarios tratados. Y se hace de forma breve, rigurosa y dentro de planteamientos amplios que ofrecen al lector una visión de conjunto para disponer de un conocimiento actualizado, tanto de las investigaciones en curso, como de la bibliografía existente. Y es que cuando las metas que se persiguen están claras desde la primera línea del trabajo, las probabilidades de éxito son grandes. Como sus editores afirman, no se pretenden aclarar todos los problemas que suscitarían las épocas, espacios y sistemas abordados, pues su amplitud lo impediría, sino abrir el mundo del ferrocarril de la Europa del Este y su historia a un público amplio: objetivo cumplido con solvencia, pues tanto los estudios de caso elegidos, como los interesantes análisis nacionales o de líneas sueltas, los ferrocarriles construidos con fines militares o el estudio del transporte de mercancías y pasajeros, en cada uno de los apartados referidos, contienen aportaciones relevantes que se resumen a continuación. Además, buena parte de la bibliografía y fuentes utilizadas para su elaboración resultan, cuando menos, de difícil acceso.

Son de por sí un acierto los temas elegidos para llevar a cabo la división en partes, como lo son también cada uno de los capítulos que las componen. Se acierta igualmente al realzar las particularidades geográficas, políticas y económicas del Este sobre el Oeste: un espacio de menor densidad de población y muy extenso, donde se desarrolló una red ferroviaria también poco densa y construida con retraso respecto a la occidental, bajo las normas de cuatro imperios multiétnicos y, en muchos casos, elegida en sus trazados bajo criterios militares y administrativos. El estudio de la influencia de los intereses del Imperio Habsburgo, Imperio Otomano, Rusia zarista o Prusia-Alemania en la extensión y trazado de líneas en muchos casos nacionales, resulta fascinante. Desde luego la idea no es novedosa, pero sí lo es cuando el enfoque de esas formas de imperialismo es estrictamente ferroviario, como es el caso, y se descubren, por ejemplo, los orígenes de la estatalización del ferrocarril alemán en Rumanía, o el origen del sistema ferroviario polaco cuando tal Estado ni siquiera existía.

Apasionante resulta poder seguir, para varios países y desde su perspectiva, el impacto de los continuos cambios de fronteras derivados de las dos grandes guerras mundiales del siglo xx, elemento decisivo para entender la inestabilidad de los ferrocarriles del Este de Europa. Pero esta idea sugiere un desarrollo más en varios capítulos del libro en relación con el concepto de red, y es la sugerente de que el futuro del ferrocarril solo se asegura en el marco de una Europa integrada. Esta conclusión se puede extraer de los capítulos de la parte segunda y algunos de la tercera, ya que aspectos como la intermodalidad, la competencia con la carretera o la renovación de

infraestructuras y material de explotación, se advierten como imposibles para redes limitadas y en el pasado de estos países se encontrarían pruebas evidentes.

Otro aspecto a destacar es el que se presenten muchas evidencias de que el periodo que el libro define como el transcurrido bajo protección rusa, se rigió por criterios no económicos en sus sistemas ferroviarios. En estos capítulos se demuestra que la división creada originó cortes en rutas, vías muertas a lo largo de las nuevas fronteras, fuertes limitaciones para viajar, una desaceleración general y multitud de obstáculos burocráticos. Además, las personas bajo la esfera soviética fueron separadas de la red con la Europa central y oeste. Para estos países este periodo supuso una regulación estatal menos dinámica, que dio origen a estructuras muy burocratizadas, ausencia de competencia y recursos limitados. La interconexión de historia política con historia del transporte tiene una fuerte presencia en estos capítulos y se ha hecho con criterio.

La evidencia de las dificultades por las que atravesaron los sistemas ferroviarios de este espacio europeo para su transición a partir de 1990, junto con los problemas padecidos en los años anteriores, colocaron las redes ferroviarias en situación de colapso. Este análisis es de nuevo otra novedad del libro y otro acierto. Como se decía más arriba, los capítulos referidos a Rusia y Alemania son de particular interés.

El libro está ilustrado con imágenes y mapas, estos segundos especialmente necesarios puesto que acompañan muy bien unos capítulos con un fuerte contenido de territorialidad. En definitiva estamos ante un buen libro, que cubre un amplio panorama de cuestiones —en consonancia con la variedad de perfiles que reúnen sus autores— en gran medida desconocidas, con enfoques actualizados, por lo que puede capturar el interés de un público muy variado.

PEDRO PABLO ORTÚÑEZ GOICOLEA
Universidad de Valladolid