

George Lee Boag, *Manual of Railway Statistics y The Railways of Spain*, Londres, The Railway Gazette, 1912 y 1923, 185 y 129 páginas.



Esta reseña está sujeta a una [licencia “Creative Commons Reconocimiento-No Comercial” \(CC-BY-NC\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

DOI: <https://doi.org/10.24197/tst.48.2022.141-145>

George L. Boag fue director general del pequeño ferrocarril minero Lorca-Baza y Diputación de Almedricos a Águilas, perteneciente a la compañía británica The Great Southern of Spain Railway Company (con sede en Londres). También fue corresponsal en España de *The Railway Gazette*, una de las publicaciones periódicas del sector más prestigiosas e influyentes del momento. *The Railway Gazette* publicó sus dos libros, *Manual of Railway Statistics* (1911) y *The Railways of Spain* (1923), obteniendo cierto reconocimiento de la crítica británica y diversos reportajes sobre los ferrocarriles españoles, como el titulado “The Spanish Railway System” (1912), donde avanzaba algunas de conclusiones posteriores de *The Railways of Spain*. Boag colaboró también en el *Bulletin of the International Railway Congress Association* (versión inglesa) con el texto “The Spanish Railway Strike. And after” (1912). Sobre él volveré más adelante. En España tan solo *The Railways of Spain* mereció cierta atención, si bien superficial, por parte de los estudiosos del ferrocarril, lo que no deja de resultar incomprensible dado que se trataba de uno de los escasos estudios monográficos y rigurosos para la época sobre el origen, desarrollo y funcionamiento del ferrocarril español, como han señalado recientemente Francisco de los Cobos y quien esto escribe.

A *Manual of Railway Statistics* le dedicaría el *Journal of the Royal Statistical Society* una extensa y elogiosa reseña. El libro no tenía ninguna pretensión de originalidad. Se trataba simplemente – y así advertía con humildad el propio Boag – de un manual de estadística ferroviaria para ser utilizado en los cursos que sobre la materia proliferaban en el Reino Unido. Pero era sobre todo la obra de un *ferroviario* que quería servir de ayuda a todos los *colegas* (gerentes de compañías de ferrocarril de todo el mundo). Y, a juzgar por la crítica y el público (tuvo una segunda edición en 1923), el autor consiguió suministrar un compendio de los distintos tipos de medidas estadísticas de uso corriente entonces dentro del sector. A Boag le preocupaba que las empresas asignasen diferentes valores de gasto a las

mismas partidas contables, lo que hacía que los resultados entre ellas no siempre fueran comparables. Terminaba el libro señalando que, si bien nadie debería ser esclavo de ningún promedio, disponer de la información estadística adecuada era *conditio sine qua non* para encontrar la solución oportuna. Los fallos que son obvios se notan enseguida y se pueden enmendar sobre la marcha, pero no sucede lo mismo – añadía – cuando existe dejadez o si se ignora la unidad estadística pertinente.

Ignoro si fue la propia Asociación Internacional de Ferrocarriles la que le encargó a Boag la publicación en 1913 en su *Bulletin* del artículo “The Spanish Railway Strike. And After”. Existía desde principios de siglo gran preocupación y temor entre directivos ferroviarios por el aumento de la conflictividad laboral en todas las redes europeas y americanas, incluidas lógicamente las de España, donde a finales de 1912 se produjo un conflicto parcial en la red catalana de MZA y una amenaza de huelga general en toda la red nacional que no cristalizó. El relato de los hechos que realizó Boag fue – y así lo hemos puesto de relieve Francisco de los Cobos y yo en más de una ocasión – inusualmente riguroso, como inusualmente rigurosa fue también la descripción que hizo de la actuación de los protagonistas. Boag acababa cuestionándose si el Estado debía o no denegar a los ferroviarios el derecho a la huelga, como pretendió Canalejas siguiendo a Briand. En caso afirmativo, y dado que estos no participaban en la negociación laboral, se preguntaba si no estaría el Gobierno moralmente obligado a mediar entre las partes a fin de evitar que se produjeran injusticias. En el caso contrario, se preguntaba sobre cómo impedir el paro en una actividad tan fundamental para la vida del país (el nudo gordiano de la cuestión). Ahora bien, añadía Boag, si el Gobierno procedía a regular los salarios, estaba terciando en las condiciones laborales e interfiriendo en los precios del servicio: ¿no significaría ello una nacionalización más que en ciernes? Sea como fuere, concluía, las concesionarias acabaron pagando, según Boag, una doble factura: de un lado, hubieron de incrementar el contingente de contratados, elevar las retribuciones, agilizar las promociones internas, extender la cobertura de las instituciones de carácter benéfico-social, y modificar el sistema de pensiones; del otro, y esto es lo más trascendente, no pudieron impedir el giro que, gracias al empuje sindical, se estaba produciendo en las relaciones laborales. De forma definitiva, éstas dejaron de estar presididas por el modelo paternalista y conciliador. Nadie, que yo sepa, percibió con semejante nitidez la dimensión social del poliédrico “problema ferroviario”.

Que *The Railways of Spain* fue una obra excelente para la época hay pocas dudas hoy. Su edición, en 1923, coincidió con un momento particularmente tormentoso de la vida política y social de España, “cuando las cosas, estables en apariencia, cambian en horas”, y las “predicciones se cumplen o fracasan antes de ser escritas”. *The Railway Gazette* informó de la aparición del libro con una elogiosa e interesada reseña, donde se destacaban el “modélico” tratamiento estadístico y el carácter globalizador de la obra. En España, la *Gaceta de los Caminos de Hierro* hizo una breve sinopsis de la obra, alegrándose de que Boag reconociese que nuestra red ferroviaria no estuviera, administrativa y técnicamente, “en situación inferior respecto de los demás países de Europa”. Sin embargo, *Transportes Férreos y Vida Económica* se limitó a recoger sin más la noticia de forma casi protocolaria. Tampoco la historiografía posterior fue muy justa con el libro de Boag. Hasta el siglo actual las referencias han sido muy escasas: sólo alusiones fugaces de autores preferentemente extranjeros como, por ejemplo, William R. Siddall (1969), D. C. M. Platt (1983) o Philip Keefer (1996). Hoy, por fortuna, la consideración del libro de Boag es ya otra. Se le conoce más y mejor, y así lo demuestran las menciones de Alfonso Herrán Loncán (2002) y Miguel Villacorta Villacorta (2018), o el trabajo ex profeso de quien esto escribe y Francisco de los Cobos (2019), aparecido en la *Revista de Obras Públicas*.

Boag terminó el libro en 1919. Inicialmente, se componía de siete capítulos (el último referido a la red portuguesa) y un apéndice. Pero como la obra no se publicaría hasta 1923, para cubrir esos años añadió un nuevo capítulo, que sería el séptimo en la obra definitiva y que resultó ser un prescindible *totum revolutum*. Boag advertía en el conciso preámbulo que la obra no era resultado de ningún tipo de ejercicio teórico, sino el fruto de la experiencia por él acumulada en sus muchos años de gestión ferroviaria en nuestro país. Y recordaba que España era aún un país de fuertes contrastes, donde convivían los medios de transporte tradicionales, como la carreta arrastrada por bueyes, con los más modernos y sofisticados de la época, el camión y el tren. Tres grandes temas fueron recurrentes en el libro: el origen y desarrollo de la red en España, el crecimiento de las compañías (y su estructura financiera), y las relaciones de estas con el Gobierno central. Cuando Boag escribió, el debate sobre el problema ferroviario estaba en pleno apogeo. Para Boag, como para Cambó, se había llegado a esa situación por los desequilibrios financieros heredados por parte de las concesionarias. El predominio de los títulos de renta fija respecto al capital social había generado costes financieros desorbitados que, a la

larga, lastraron sus cuentas. De ello fueron responsables la política anexionista de las empresas y el Estado, que no se había limitado a fijar las reglas del juego, sino que, con el sistema de ayudas, garantías y subvenciones, de un lado, y la fórmula concesional adoptada, del otro, influyó en la captación y forma de canalización de inversiones hacia el negocio ferroviario. Como británico, Boag pensaba que la subvención, cualquiera que fuera la fórmula, no era sino un “espejismo creíble”, que hizo que, para muchos especuladores, el negocio residiese más en la propia construcción de las vías que en la posterior rentabilidad de la explotación de las empresas. Además, y en esto coincidía una vez más con Cambó y otros analistas, se incurrió en la falacia de pensar que, tendida la red, no era necesario mantener la inversión, cuando la realidad demostraba todo lo contrario. Lo que, unido a que ya se veía la reversión menos lejana, contribuyó a la descapitalización. La Guerra, al aumentar el tráfico, desgastar el material e incrementar los costes de explotación, puso al descubierto, agravándolo, todo este entramado de problemas heredados. Acabado el conflicto, dos hechos eran ciertos: 1) las compañías, ahogadas económicamente, ofrecían mal servicio, sin que se vislumbrasen perspectivas de mejora a corto, medio y largo plazo; y 2) el Estado carecía de los recursos financieros y de capital humano necesarios para emprender la nacionalización completa, aunque todo apuntaba a que se acabaría haciendo. De hecho, España terminaría haciendo, concluía de forma premonitoria, lo que los demás países europeos.

Con motivo del XI Congreso de la Asociación Internacional de Ferrocarriles, que se iba a celebrar en Madrid en 1930, *The Railway Gazette* le encomendó a un Boag ya enfermo la coordinación del número extraordinario, bilingüe, destinado a los congresistas y dedicado a los ferrocarriles españoles. Así Boag pudo enmendar – en parte – el desajuste del capítulo séptimo de *The Railways of Spain*, si bien ahora se centraría en los años de la Dictadura, añadiendo como tema novedoso (no contemplado antes) la tracción eléctrica.

La obra de Boag cuestiona, en mi opinión, el tópico de que lo que sucedía en España no le importaba a nadie. Desde luego, a él sí que le importó (y mucho), pero también a *The Railway Gazette*, pues de otro modo no le hubiera dado la oportunidad de publicar *The Railways of Spain* y otros muchos artículos sobre los ferrocarriles españoles. Tampoco parece sostenible la idea de que, en comparación con otros lares, nuestros directivos resultaban unos perfectos incompetentes. Boag fue uno de ellos, y

desde luego, ni carecía de experiencia (había trabajado en varios ferrocarriles extranjeros), ni fue ningún ignorante, como tampoco lo fueron C. Segundo Montesinos, E. Maristany, S. Rahola, Eugenio Ribera o D. Mendizábal. Pero Boag sí ha sido, hasta hace bien poco, un autor desconocido o ignorado, aunque hoy se encuentre en merecido proceso de rescate. A eso responde la presente nota bibliográfica.

TOMÁS MARTÍNEZ VARA
Universidad Complutense de Madrid
tomasmv@ccee.ucm.es