

Rafael Izquierdo y la Historia



José María Menéndez Martínez

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Catedrático de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Castilla La Mancha

Resumen

La figura de Rafael Izquierdo como catedrático de Transporte, como consultor y como investigador dentro de esta área de la ingeniería es de sobra conocida entre los profesionales del sector. A él se debe el impulso definitivo de la docencia en Economía del transporte y bajo su tutela surgió la primera promoción de profesores universitarios que han impartido estos conocimientos en buena parte de las universidades españolas. El contenido de este artículo no pretende incidir, sin embargo, en ninguno de los asuntos económicos o ingenieriles de entre los que él auspició; trata más bien de un aspecto complementario de su inquietud intelectual: la pasión por la Historia. En las próximas páginas, de manera sucinta, se narra el proceso de nacimiento, desarrollo y, triste es decirlo, desaparición del “Centro de Estudios históricos del Transporte”, formado por un grupo de jóvenes investigadores que, a lo largo de más de una década, produjeron interesantes trabajos convertidos luego en artículos, libros y tesis doctorales. Todo ello bajo la dirección y el entusiasta empuje del profesor Izquierdo.

Palabras clave

Historia del transporte, financiación de infraestructuras de transporte, desarrollo de la red de transporte

Abstract

The stature of Rafael Izquierdo as a professor of Transport and as a consultant and researcher within this area of engineering is widely appreciated by professionals in the sector. He was responsible for promoting the teaching of transport economics in Spain and the first university lecturers to teach the subject in many Spanish universities all came under his tutelage. However, this article does not wish to dwell on any of the economic or engineering aspects brought to light by the professor, and instead focuses on another aspect of his intellectual concerns and, namely, his passion for history. This article succinctly describes the creation, development and unfortunate demise of the “Centre of historic transport studies”, formed by a group of young investigators who, for over a decade, produced interesting work that would be transformed into articles, books and doctoral theses, all under the watchful and enthusiastic eye of Professor Izquierdo.

Keywords

History of transport, funding of transport infrastructure, development of the transport network

Rafael irrumpió en la Escuela de Madrid (y el verbo no es ocioso) al inicio de la década de los ochenta. Venía de Santander donde había ganado su cátedra en una asignatura que entonces se llamaba Economía y Coordinación del Transporte. Era la asignatura que él aprendió a enseñar en Madrid, a las órdenes de Carlos Roa, a quien ahora sustituiría por jubilación. Se había formado bien: además de ingeniero de Caminos tenía ya la licenciatura en Económicas, había colaborado con el Banco Mundial, era copropietario de una pequeña empresa de consultoría y conocía muy bien el funcionamiento del Consejo Superior de Transportes Terrestres y de Renfe, empresa en la que prestó servicios hasta 1975.

Por lo que a mí respecta, debo decir que con su llegada a la Escuela me vino Dios a ver. En efecto, por aquellos días

me hallaba yo pletórico de ilusiones docentes (que añadir “e investigadoras” sería mucho pretender) y, al mismo tiempo, completamente desorientado a la búsqueda de un tema y un director de tesis que se prestaran a acogerme bajo su protección. Lo había intentado ya, sin mucho éxito, en las áreas de matemáticas, geotecnia e hidráulica. Era obvio que mi expediente no me permitía presentarme en aquellos ámbitos sacando pecho. Sin embargo, y para mi sorpresa, Rafael, como ahora contaré, no sólo me aceptó sino que lo hizo sin ninguna reserva.

Nuestro primer encuentro se produjo en los pasillos; tanto su corte de pelo como el resto de sus hechuras lo convertían en personaje inconfundible y, por ello, resultaba muy fácil abordarle al paso. Ya en la segunda reunión, más formal,

en su despacho recién estrenado, me di cuenta de que sus proyectos eran consistentes, atractivos y muy ambiciosos y de que, por sorprendente que me pareciera, mi modesta petición podía encajar en sus planes. En la corta distancia, Rafael me pareció embarullado al hablar, desordenado en el gesto y, sobre todo, apasionado, desbordante en la expresión de sus ilusiones. Quedé seducido por su proyecto y por su persona. Rafael irradiaba entusiasmo.

Sobre la marcha dejó fijado su plan para conmigo con precisión teutónica: primero, compartiría la docencia entre la cátedra de matemáticas, a la que me hallaba inscrito, y la de transporte. Segundo, al curso siguiente me concentraría en exclusiva en las asignaturas de transporte que, para entonces, eran dos; y tercero, una vez consolidado mi conocimiento y mi formación en esa área, abríamos una novedosa línea de investigación: los estudios históricos vinculados a los servicios y las infraestructuras del transporte, de la que mi futura tesis sería la primera piedra. “¡Pero yo no sé nada de historia!” –le comenté, aturdido–. “No importa –me respondió, sin hacerme mucho caso– yo tampoco, pero es un asunto en el que me apetece trabajar desde hace tiempo”.

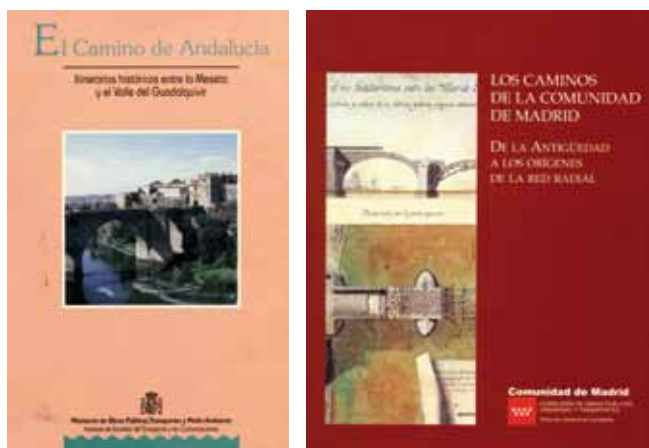
Todo ocurrió tal cual estaba previsto y nunca le agradeceré a Cristóbal Mateos, entonces catedrático de Cálculo y Álgebra, la generosidad con que me facilitó las cosas. El resto de los rozamientos que el sistema ofrecía a sus planes no hace al caso describirlos ahora, pero los esfuerzos que él hizo para superar escollo tras escollo hasta la victoria final los guardo en mi corazón. Así que, tras varias largas estancias en el Archivo Nacional de Simancas, colocamos la primera piedra.

Y nunca mejor dicho, porque mi tesis era una piedra, una tosca piedra, desde su título “La construcción y financiación de las carreteras españolas en la segunda mitad del siglo XVIII” hasta su soporífera redacción cargada de hojarasca, pasando por sus abstrusas e irregulares conclusiones. En cuántas ocasiones a lo largo de los años siguientes recordábamos los dos, a veces con rubor y siempre con humor, la ingenuidad y la impericia con la que encaramos ambos (doctorando y tutor) aquella tarea que tan ancha nos venía. Y, al mismo tiempo, el desmedido entusiasmo con el que nos lanzamos al proyecto. Había que vernos desanudando legajos polvorientos y tratando de anudarlos de nuevo, después de leídos, según exigía la norma. En Simancas aprendimos lo que era un “balduque”, término que a fecha de hoy sobrevive sumido en el arcano de la arqueología administrativa.



Sea como fuere, el paso estaba dado. Contando con la benevolencia de Enrique Balaguer, que había presidido mi tribunal de tesis y era entonces director general de Carreteras, logró Rafael que se nos dotara de un pequeño presupuesto para desarrollar un plan que para aquellos días resultaba titánico por su rareza y por su envergadura: se trataba de fotocopiar y enviar a la Escuela de Madrid todos los expedientes de carreteras que se guardaban en Simancas, para facilitar con ello la puesta en marcha de futuras investigaciones. Ese ingente material que, acompañado de numerosos planos, escondía los secretos del nacimiento y desarrollo de la red radial sería el embrión que dio vida al Grupo de Estudios Históricos, el GEH, la interesante iniciativa que Rafael puso en marcha y que a lo largo de los años siguientes rendiría una amplia producción científica en forma de estudios, artículos, libros y tesis doctorales.

Con los documentos ya en Madrid, las tareas de vaciado de la información exigían habilidades específicas. Lo primero fue, por tanto, superar la actitud *amateur* que nos movió al principio y sustituirla por una razonable dosis de profesionalismo. Esto afectaba en primer lugar a la selección y formación de los becarios: los examinábamos de Historia del XVIII como si hubieran leído a Anés y a Domínguez Ortiz. Los aspirantes tenían que saber quién fue y cómo se llamaba el séptimo conde de Aranda, y otro tanto el de Floridablanca, y lo que hizo Múzquiz y en qué año se marchó de España Leopoldo de Gregorio y que un ministro de Hacienda no era más que el contable de las obras de un camino y que cuando en un documento se advertía que un grupo de peones se habían ido a hacer su agosto eso quería decir que habían dejado el tajo para subcontratarse como segadores. Por último, había que entender la letra de los chupatintas de la Secretaría de Estado y datar bien los legajos: saber



que '9bre' y '10bre' querían decir noviembre y diciembre, respectivamente.

El resultado fue el inevitable: lo mejor de nuestros colaboradores provino siempre de la Facultad de Letras y, si me permite desvelar el impertinente secreto, que el GEH se nutriera preferentemente de estudiantes y recién graduados que pensaban de manera distinta a la nuestra, trabajaban a otro ritmo e incluso hablaban y hasta vestían de forma diferente, ese ambiente multidisciplinar (que diríamos haciendo uso de un lenguaje que aún no estaba de moda) fue realmente vivificante para todo lo que vino después.

Lo que vino después fue un periodo de inusitado interés por nuestro trabajo, en el que las habilidades de Rafael para buscar apoyo financiero y patrocinio para la publicación de los estudios que nos interesaba realizar se mostraron notables.

Tras la publicación de un par de artículos en la revista Estudios de Transportes y Comunicaciones, asociados a la primera tesis, se nos invitó a tomar parte en la preparación de una exposición con la que el Ministerio (todavía de Obras Públicas) quería dar a conocer sus objetivos y sobre todo mostrar una cierta actitud renovadora en materia de estructuración de la red viaria. Esta actitud quedaba plasmada en el nuevo Plan de Carreteras 1984-91, por entonces en fase de redacción. La oportunidad nos convirtió en comisarios de hecho de la exposición y nos dio ocasión de que los delineantes de la DGC (entonces había delineantes) prepararan a nuestro pedido una colección de hermosos mapas en los que desde los romanos hasta Felipe González, que ya es decir, fuimos desgranando uno a uno los hitos, grandes y medianos, de nuestra planificación de carreteras.

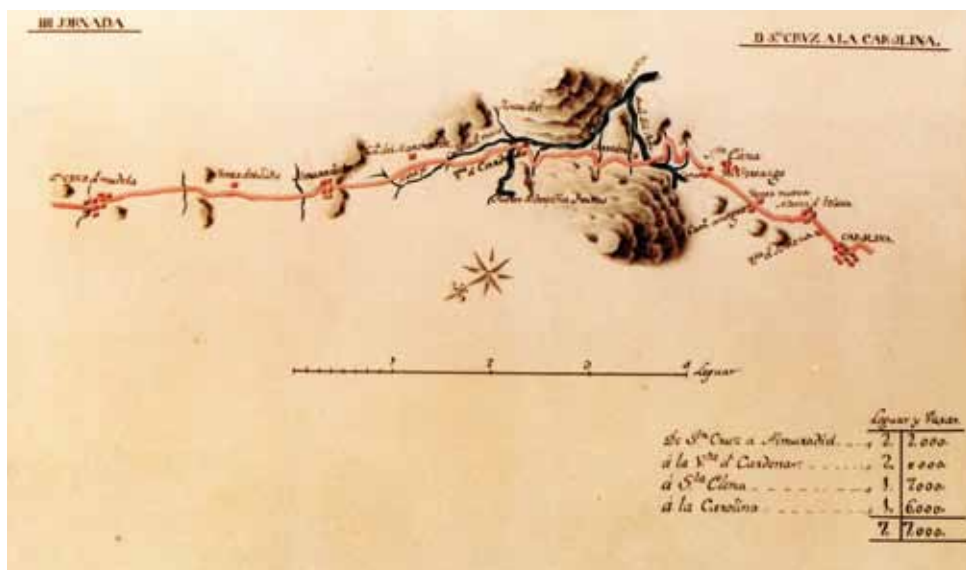
Simultáneamente, se nos encargó redactar el capítulo I del Plan que se imprimió con el título de "Notas históricas sobre la Planificación de Carreteras en España". En la medida de nuestras modestas fuerzas, el libro trató de deshacer la descuidada hipótesis que atribuía a Bernardo Ward la autoría del Plan de Carreteras Radiales de Carlos III. A cambio, intentamos colocar a éste último, con su Real Decreto de 10 de junio de 1761 y a su ministro Esquilache (que para nosotros hacía el papel de "bueno", contra la tradición de los manuales) en la categoría de verdaderos protagonistas del proyecto. Además de eso, desempolvamos mucho material legislativo del XIX con que se completaba la información más conocida hasta entonces.

La exposición, que se celebró en el Palacio de Cristales del Retiro, resultó todo un éxito y el tomo I del Plan fue amablemente juzgado por los entendidos. Sin embargo, la autoridad competente quedó algo amostazada porque exposición y libro evidenciaban que la idea de dar al Plan 1984-91 el pomposo nombre de Primer Plan de Carreteras del Estado resultaba algo ingenua. En rigor histórico-administrativo, al dicho Plan le correspondía el séptimo lugar en la lista. En todo caso, nadie nos echó la culpa de aquello.

Más bien al contrario. Algún tiempo después, cuando la vida del Plan 1984-91 se apagaba y el Ministerio, ahora de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, centraba su atención en el gran salto a la modernidad que supondría la inauguración del nuevo eje ferroviario de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, fue encargado el GEH de la redacción de un libro que, haciendo una batida por los itinerarios históricos entre la Meseta y el valle de Guadalquivir, terminaba precisamente en los 471 km del nuevo trazado del AVE.

Entre una notable lista de interesantes planos, fotos y documentos, el libro incorporaba una joya hasta entonces nunca publicada: la colección de doce laminas iluminadas con los "Planos particulares que por jornadas representan a la larga la dirección y figura de la carretera de Andalucía, nuevamente abierta hasta Cádiz, de orden del Excelentísimo Señor conde de Floridablanca" datados alrededor de 1790, fecha en que se dio por concluido el paso de Despeñaperros, un hito comparable en el siglo XVIII con la magnitud del que en 1992 llenaba de satisfacción al ministerio y a la sociedad española.

El ministro Borrell subrayaba, con acierto, en la presentación del libro: "Para el viajero de nuestros días que recorre el



itinerario Madrid-Sevilla en apenas el tiempo para leer el periódico, sin duda alguna resultará chocante que a finales del siglo XVIII el tiempo necesario para completar este viaje fuera alrededor de 100 veces el actual, y ello a un coste relativo de aproximadamente 10 veces el que pagan los usuarios de nuestros días. Viajar era un privilegio, sí, y a menudo también un doloroso engorro. La lectura de trabajos como este nos ayuda a mantener la memoria histórica y a no perder de vista la entidad del salto cualitativo que para la colectividad supone poner en manos de todos (no solo de unos pocos) el ejercicio del derecho a la movilidad”.

Los que participamos en la redacción y documentación de este libro difícilmente podremos olvidar el goce de los descubrimientos en los archivos o el de patear de oeste a este, desde la Vía del Calatraveño al Puerto del Rey, todos los caminos de lo Sierra Morena.

Mientras todo esto sucedía Rafael buscaba nuevas áreas de actividad y nuevas fuentes de financiación para el equipo de becarios. El resultado más interesante fue la firma de un acuerdo marco con la Comunidad de Madrid que en su condición de institución apenas estrenada se hallaba deseosa de dar noticia de sus proyectos y de sus logros. Como resultado de este Acuerdo quedaron a nuestra disposición los fondos del Archivo de la Antigua Diputación Provincial lo que nos permitió ampliar nuestra perspectiva en la redacción de una colección de estudios sobre la historia de las carreteras radiales

desde los primeros intentos de superar los puertos de Somosierra y Guadarrama o de franquear el Jarama y el Tajo. De aquellos estudios surgieron tres publicaciones la primera del año 90 y la última del 2001, repescada de la estantería en la que por falta de presupuesto quedó arrumbada por varios años.

Las tres respondían a una estructura similar tanto en el índice, fundamentalmente cronológico como en el manejo de las fuentes (Archivo de Simancas, Archivo Histórico Nacional, Servicio Histórico Militar, Servicio Geográfico del Ejército Archivo del MOP y, por supuesto, Archivo de la Diputación Provincial de Madrid). Todo ello acompañado de las visitas de campo en las que acabábamos por localizar mojones, arcos de sillería, alcantarillas, tramos abandonados de vías con firmes de macadam o de adoquinado, casetas de peones y, en fin, todo aquello que por milagro o como resultado del amoroso celo de algún compañero de profesión no se había llevado por delante, todavía, ni la mototrailla, ni la compactadora, ni el ripper. Como botón de muestra y sin salir del casco urbano de Madrid quien lo desee, si viaja por la M-30 hacia el norte justo antes del desvío que conduce a la calle Arroyofresno, puede ver un mojón leguario con un vistoso chapitel que delata su construcción como contemporánea de la puerta de hierro. Si se le mira con atención se puede leer en una de sus caras: “Al Pardo media legua”. Se trata de un mojón “indultado” por la administración autonómica como resultado de la lectura de uno de nuestros estudios.

Las revistas de la profesión nos abrieron también sus puertas y en ellas publicamos monografías cada vez que las tareas de lectura de documentos de nuestro “miniarchivo de Simancas” nos ofrecían algún fruto interesante. Lo hicimos tanto en la ROP como, ocasionalmente, en OP. Por aquellos días el espíritu de Grupo que trabaja con un proyecto que es de todos debió pasar por momentos de particular exaltación, lo digo porque revisando papeles para hilvanar estas notas he encontrado algún artículo en que los autores renunciábamos a la autoría personal y firmábamos GEH.

Otras dos cosas interesantes más sucedieron en este periodo: Lo primero fue la lectura de la tesis doctoral de Teresa Sánchez Lázaro, sobre la figura del ingeniero Calos Lemaur, transformada luego en un libro que, como después sucedería en varias ocasiones, se publicó dentro de la colección Ciencias, Humanidades e Ingeniería, del Colegio, con el título: “Carlos Lemaur y el canal de Guadarrama”. Lo segundo fue la publicación del libro “Notas históricas sobre la integración de la carretera en el medio ambiente (1750-1925)” que, con el patrocinio de la Asociación Española de la Carretera, fue elaborado por Javier Rodríguez, Susana Arbaizar y Almudena Fontanals dirigidos por Andrés Monzón, quien por aquellos días estaba ya incorporado al Departamento de Transporte.

La última ayuda institucional que supo encontrar Rafael en este periodo tuvo que ver con su anterior etapa de catedrático en la Universidad de Cantabria. Fue en este caso la Autoridad Portuaria de Santander la que le propuso realizar un estudio sobre el compromiso secular del Real Consulado de la ciudad en materia de construcción de caminos que facilitarían la transferencia de mercancías entre su puerto y las regiones del interior. Aprovechando en esta ocasión ciertos manuscritos que se encontraban en la Biblioteca de la Escuela de Madrid, y que hasta la fecha habían pasado desapercibidos porque su contenido no se correspondía con el de su ficha de catálogo, completó Rafael un interesantísimo trabajo en el que entre otras cosas analizaba las razones que justificaron a lo largo del XIX la consolidación del Puerto del Escudo como punto de paso de Cantabria a la Meseta por oposición al de Lunada, que muchos consideraban más eficiente para abrir una comunicación simultánea hacia Burgos y La Rioja.

En la segunda parte de la década de los noventa la actividad investigadora del Grupo había ampliado considera-

blemente su abanico temporal y los Archivos de Simancas e Histórico Nacional dejaron de ser la fuente por antonomasia de nuestros trabajos. El siglo XX y con él el Archivo General de la Administración nos abrieron su puertas. De este nuevo impulso surgió un proyecto de investigación que dio como resultado una interesante tesis doctoral, la tercera del Grupo, que alcanzaría premio extraordinario en el año 1997. Su autor Javier Rodríguez Lázaro la convirtió luego en un libro titulado “Las primeras autopistas españolas (1925-36)”, que, de nuevo, quedó incorporado a la colección Ciencia Humanidades e Ingeniería de nuestro Colegio Profesional. Aun hubo, a partir de ese mismo material, una nueva publicación del Grupo financiada por la Diputación Provincial de Valencia quien se interesó en un estudio monográfico de los ejes Madrid-Valencia y Valencia-Xativa, dos de los más importantes proyectos que se estudiaron en aquel periodo.

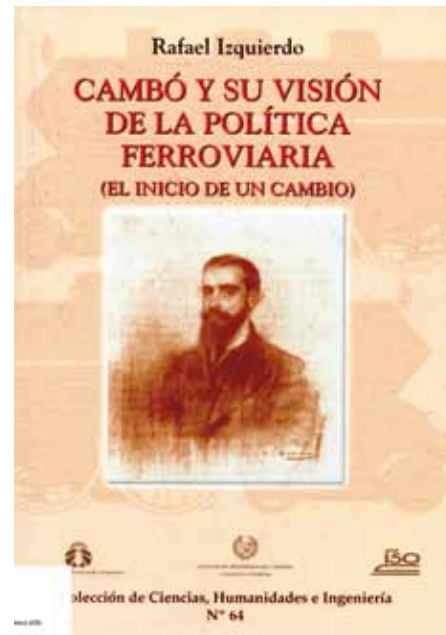
Para el inicio de la nueva década (que era nuevo siglo y nuevo milenio) buena parte de los miembros del Grupo se dispersaron a la búsqueda de una estabilidad que la condición de becario no podía ofrecer o tentados por otras ofertas. De hecho solo Javier Rodríguez acompañó a Rafael en la tarea de mantener viva por algún tiempo más la idea que dio vida al GEH y ambos publicaron para la Fundación Corell en el año 2003 un interesante trabajo titulado “Evolución histórica de los servicios de transporte de viajeros y mercancías por carretera en España, en el siglo XX”.

El último trabajo del Grupo lo hizo Rafael en solitario (valga la ironía) y para que todo tuviera más sentido versaba sobre el ferrocarril, porque le apasionaba el ferrocarril, para lo bueno y para lo malo.

Entre sus proyectos sobre publicaciones relacionadas con el desarrollo y las vicisitudes del sistema ferroviario español el que más le complacía era recoger en un libro las opiniones de todos los presidentes de Renfe al menos desde Carlos Mendoza o Leopoldo Calvo-Sotelo, los primeros cuya ejecutoria conoció de cerca hasta llegar a Miguel Corsini. Incluso tenía preparado un pequeño cuestionario sobre el que encauzar las entrevistas previas. Lo cierto es que el paso de los años hacia cada vez más dificultoso el proyecto pero no menguaba su deseo de aportar valor al estudio de la historia del ferrocarril en España.

Al final optó por centrarse en otro de los asuntos que siempre le habían preocupado: la crisis ferroviaria posterior al

final de la primera guerra mundial, lo que en la España de aquellos días se llamó “el problema ferroviario”. Fue así como nació “Cambó y su visión de la política ferroviaria (el inicio de un cambio)” en el que utilizando como hilo conductor la biografía de quien durante un breve periodo de tiempo fue ministro de fomento en la monarquía de Alfonso XIII desgranaba las claves del proceso que acabó en el Estatuto ferroviario y en última instancia, tras el paréntesis de la guerra civil, en la nacionalización de las compañías y la creación de RENFE. Su trabajo, prologado por el propio Miguel Corsini en su condición de presidente de la Fundación de los Ferrocarriles españoles incorporaba un segundo prólogo esta vez de J. M. Villar Mir, presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos. Había una buena razón: de nuevo la colección Ciencias Humanidades e Ingeniería acogía una publicación de contenido histórico, la última en la que Rafael pondría su atención y su esfuerzo. **ROP**



Referencias

- ARBÁIZAR, Susana, FONTANALS, Almudena, y SÁNCHEZ, Teresa, MENÉNDEZ, José María (1993) El Camino de Andalucía. Itinerarios históricos entre la Meseta y el Valle del Guadalquivir. MOPTMA, Madrid.
- ARBÁIZAR, Susana, y RODRÍGUEZ, Francisco Javier (1995) La vía histórica Madrid-El Escorial. El transporte y las comunicaciones. Comunidad de Madrid, Madrid.
- FONTANALS, Almudena (1994) “La variante de El Molar en la carretera general de Madrid a Irún (siglo XIX)”, Revista de Obras Públicas, 3.327, pp. 75-92.
- GRUPO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS (1996) “Los caminos y el territorio en España en el siglo XVIII”, OP, 36, pp. 90-95.
- (1996) “El nacimiento de la red radial. La construcción de caminos en Madrid durante la segunda mitad del siglo XVIII”, OP, 27, pp. 14-27.
- IZQUIERDO, Rafael (2000) Cambó y su visión de la política ferroviaria (el inicio de un cambio). Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- (1996) El Real Consulado de Santander y el impulso de las obras públicas. Una referencia al Camino de la Rioja, 1785-1829. Autoridad Portuaria de Santander, Santander.
- IZQUIERDO, Rafael, et al. (1999) “Evolución del transporte terrestre”, Revista de Obras Públicas, 3.388, pp. 38-50 (número extraordinario dedicado al bicentenario del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos).
- MENÉNDEZ, José María (1990) “Administración y contratistas de obras públicas en la España Ilustrada”, Informes de la Construcción, 407, pp. 43-52.
- (1987) La construcción y financiación de la red de caminos de España en la segunda mitad del siglo XVIII. Tesis doctoral inédita. ETSI de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid.
- (1984) “Antecedentes históricos”, en MOPU. Plan General de Carreteras 1984/91, vol. 1. MOPU, Madrid.
- MENÉNDEZ, José María, SÁNCHEZ LÁZARO, Teresa, y MARCÉNIDO, Luis (1990) Evolución histórica de los itinerarios del Noroeste de la Comunidad de Madrid. Comunidad de Madrid, Madrid.
- MENÉNDEZ, José María, et al. (1991) Evolución histórica de los itinerarios del Noreste de la Comunidad de Madrid. Comunidad de Madrid, Madrid.
- RODRÍGUEZ, Francisco Javier, y MENÉNDEZ, José María (2001) Los caminos de la Comunidad de Madrid. De la Antigüedad a los orígenes de la red radial. Comunidad de Madrid, Madrid.
- (1999) Las autopistas Madrid-Valencia y Valencia-Xàtiva (1925/1936). Una reflexión sobre los primeros proyectos de vías de gran capacidad en España. Diputació de Valencia, Valencia.
- RODRÍGUEZ, Francisco Javier, ARBÁIZAR, Susana, y FONTANALS, Almudena (1994) Notas históricas sobre la integración de la carretera en el medio ambiente (1750-1925). Asociación Española de la Carretera, Madrid.
- RODRÍGUEZ, Francisco Javier (2004) Las primeras autopistas españolas, 1925/1936. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- RODRÍGUEZ, Francisco Javier E IZQUIERDO, Rafael (2002) Evolución histórica de los servicios de transporte de viajeros y mercancías por carretera en España en el siglo XX. Fundación Francisco Corell, Madrid.