

Cómo citar este trabajo: Boira Maiques, J. V. (2018). [Review of the book *Réseaux ferrés et territoires. La géographie humaine du chemin de fer. Un retour aux sources*, by N. Baron & P. Messulam]. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 79, 2696, 1–3.

---

## RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Baron, N., & Messulam, P. (2017). *Réseaux ferrés et territoires. La géographie humaine du chemin de fer. Un retour aux sources*. Paris: Presses des Ponts, 347 pp.

**Josep Vicent Boira Maiques**

*Universitat de València (España)*

Hay libros que nos enseñan tanto del espacio del que tratan como de nuestro propio caso. Como en un espejo, observamos en la figura invertida de sus páginas, nuestra propia imagen. Leer en España sobre la red ferroviaria en Francia es pues un ejercicio no sólo de curiosidad intelectual y de sano análisis académico, sino de introspección. Esto ocurre con el libro que reseñamos. En su subtítulo encontramos sus dos elementos distintivos: el análisis geográfico y territorial y la perspectiva histórica. De su combinación nace la metodología con la que se han aproximado sus autores a esta materia de análisis con resultado más que notable. Nacima Baron y Pierre Messulam son personas con una orientación profesional diferenciada que explica la riqueza de la obra. Baron es profesora de Geografía en la Universidad Paris Est y miembro del *Laboratoire Ville Mobilité Transport UMR* (instituto por cierto mal citado en la solapa), mientras que Messulam es ingeniero, dirigió el proyecto de Tren de Alta Velocidad (TGV) Rhin-Rhône y hoy es director general adjunto de la SNCF Transilien, la red de trenes suburbanos de la compañía en la región Île de France. Esta combinación de profesionales recomendaba a priori la lectura del volumen. Pero una frase inicial del libro nos animaba a proseguir: “la cuestión ferroviaria es –también–, una cuestión territorial”. Ciertamente estamos demasiado habituados a entender la red ferroviaria como un conjunto de nudos y arcos, como si la red de trenes de un país fuera (sólo) una simplificación esquemática derivada de la teoría de grafos. Pero la red ferroviaria es mucho más. El objetivo del libro es explorar la interacción entre red ferroviaria y espacio en Francia, tanto desde el ángulo del tiempo (la conformación de la red) como del territorio (en sus diferentes escalas). En otras palabras, abordar la red ferroviaria desde un punto de vista espacial, lo que comporta que por sus páginas no sólo desfilen las vicisitudes de la conformación de la red nacional francesa (o sus diversas redes regionales) sino que también se revisen las dinámicas de otros medios de transporte, así como las dinámicas territoriales más generales. Esta perspectiva hace que se tengan muy en cuenta la

interacción entre infraestructura y factores geográficos (población, industria, sistema urbano, rutas transfronterizas, etc.). Se halla aquí uno de los puntos fuertes de la obra.

El volumen se divide en dos partes con diez capítulos en total y 66 figuras (mapas sobre todo) de excelente calidad. La primera parte trata la red ferroviaria de Francia con una aproximación claramente geográfica, mientras que la segunda explora —en siete capítulos que se corresponden a grandes macro-regiones del país—, tanto la herencia de sus diferentes redes —que es decir tanto como su conformación histórica—, como la trayectoria asociada a las particulares características de cada espacio sub-estatal. Los primeros capítulos buscan la definición de la red ferroviaria francesa en su conjunto, explorándola incluso como objeto fundador de su geografía clásica, pasando por las diferentes fases de su evolución con especial incidencia en los dos factores que supusieron un antes y un después en la misma: el inicio de la red de Alta Velocidad (o TGV) en 1981, con el París-Lyon, y la regionalización ferroviaria asociada a la descentralización política de los años noventa del siglo XX, momento en que los *conseils régionaux* se hicieron cargo de una parte de los transportes ferroviarios con fuertes inversiones en las líneas TER (*Transport Express Regional*). Mención especial merece el —para mí—, apasionante debate sobre ferrocarril y mercancías (capítulo 3). En este aspecto la identidad con el caso español es evidente especialmente en el contraste entre la percepción positiva de un TGV y la más ambigua de un tren de mercancías, en otras palabras, entre las molestias y el elevado coste del primero casi siempre justificadas y los olvidados beneficios del segundo, raramente considerados. Por otra parte, en la página 88, los autores elevan a mandamiento ferroviario la siguiente frase: "Or, hier comme aujourd'hui, il ne peut exister de transport ferroviaire de marchandise compétitif et rentable sans adéquation optimale entre les infrastructures ferroviaires dans leur ensemble et l'organisation du système de production et d'échanges d'un pays." Sería injusto, como defienden los autores, hablar de una sola causa para explicar el declive del uso del ferrocarril para el transporte de mercancías (un problema que en España conocemos bien, pues sólo el 4 % de la carga es movida por tren). En realidad nos encontramos ante una sucesión de "desajustes" que se han ido produciendo a lo largo de la historia, desajustes que nadie ha sabido combatir. Algunos de ellos son válidos tanto para las mercancías como para los pasajeros y es preciso reconocer que no eran fáciles de superar: los dos grandes choques exteriores que explican el "desenganche" (nunca mejor dicho) del ferrocarril respecto a las lógicas sociales y productivas dominantes fueron —según los autores del libro—, dos vectores de ámbito global y potencia contrastada: la mundialización de la economía (que ha encontrado en la combinación *hub* portuario y camión su expresión más eficaz) y la metropolización de la sociedad.

Baron y Messulam dedican la segunda parte del libro a un análisis regional de siete grandes áreas en que dividen Francia: Hauts-de-France, Grand Nord Est, Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'Ouest Atlantique, Aquitaine y el Grand Paris. A cada una de estas agrupaciones de

regiones y departamentos se liga con intuición y conocimiento un subtítulo definitorio de su dinámica reciente. Por ejemplo, al hablar de la costa atlántica francesa se permiten los autores preguntarse si puede producirse en ella una “reconquista” para el modo de transporte ferroviario o al hablar de la *Nouvelle Aquitaine* se subtitula el capítulo como “una red fragilizada por la distancia, la concurrencia modal y las rivalidades urbanas”. Esta parte del volumen viene a reforzar la perspectiva regional francesa, pero también a mostrarnos que sin un análisis más fino que la escala general de Francia es muy difícil entender las distintas redes, su origen y su evolución, a no ser que caigamos en aquel reduccionismo que hace equivaler red ferroviaria a una sucesión de nodos y arcos de la que hablábamos. El conocimiento de los autores de las diferentes “geografías ferroviarias regionales” convierte esta parte del volumen en una especie de *Tableau géographique de la France* vidaliano aunque ferroviario. Un pero, sin embargo, debemos señalar: la ausencia de una mención explícita a las conexiones ferroviaria francesas con España por la vertiente mediterránea. Es más, la región de Languedoc-Rosselló no aparece en ninguna de las macro-regiones analizadas, como si no fuera parte de Francia. En consecuencia, nada se comenta de la naturaleza transfronteriza de sus enlaces y de sus posibilidades, mientras que las conexiones con Alemania (p. 176), Suiza (p. 195) y el País Vasco (pp. 247 y 258) sí tienen su apartado más o menos extenso. La omisión se agrava por el hecho de que es de las pocas conexiones transfronterizas que cuentan incluso con un túnel construido al efecto (Túnel del Pertús, bi-tubo de 8,3 km de ancho UIC) que, pese a todos sus problemas, permitiría una conexión eficaz entre las redes de ancho estándar de ambos países. Personalmente, por otra parte, no puedo estar de acuerdo con los comentarios poco favorables que ambos autores hacen de las posibilidades que un tren (de pasajeros o de mercancías) que desde París o Lyon llegara a Barcelona y se prolongara hasta Valencia y más allá. Creo sinceramente que el peso demográfico, urbano, industrial y exportador de la orla mediterránea española no se ha tenido suficientemente en cuenta. En este caso, el énfasis en las conexiones portuarias de Marsella sobre, por ejemplo, las del primer puerto del Mediterráneo en tráfico de contenedores, que es Valencia, se nota. Este pequeño borrón del libro —que no puede ocultar su extraordinaria aportación al mundo de la geografía de las redes y de los transportes—, se alinea sin embargo con una visión digamos poco activa del gobierno francés en sus conexiones con la red española de ancho internacional que ya llega a la frontera franco-española. Y es que, como defienden los autores, también la dimensión política es un vector explicativo indudable de la conformación de la red de transporte ferroviario.