

Este año de 1.998 conmemoramos los 150 años de nuestro primer ferrocarril ibérico. Este *Sesquicentenario*, según la acepción que ha impuesto un gallego universal como Camilo José Cela Trulock (nieto del fundador de la primera línea de Ferrocarril en Galicia), más que una ocasión para recordar nuestro pasado ferroviario, debe ser un momento para reflexionar acerca de nuestro presente y tomar tal vez nuevos rumbos hacia el futuro.

Mucho ha cambiado el Ferrocarril en España en estos 150 años. Pero también es interesante ver cómo ha respondido nuestra industria a este avance, a comienzos de la segunda mitad del siglo XIX, la industria siderúrgica española se caracterizaba por un elevado atraso tecnológico e insuficiente producción, tanto en calidad como en cantidad, para atender las importantes demandas y los relativamente reducidos periodos de entrega que exigían la construcción de las líneas ferroviarias. Esta falta de tecnología adecuada no sólo afectó a la propia vía sino, evidentemente y con mayor razón, al material rodante. Así, en las primeras líneas prácticamente se importa la totalidad del sistema y la propia Ley General de Ferrocarriles de 1.855 otorgaba a las Compañías concesionarias de las líneas férreas la libertad de importar, libres de derechos de aduana, cuantos materiales precisasen para la construcción y explotación, durante un plazo de 10 años.

Esta situación favoreció el rápido desarrollo de una primigenia red de ferrocarriles pero, por desgracia, supuso también el inicio de una dependencia tecnológica que, en ciertos campos, se ha seguido manteniendo hasta nuestros días. Y si bien es cierto que este mismo proceso lo han sufrido países como Italia y Rusia, éstos han sido capaces de generar y potenciar una tecnología propia que permite que sus empresas puedan competir en un mercado cada vez más global.

La investigación, la innovación tecnológica resultan así claves en el desarrollo ya no sólo de nuestro Ferrocarril, sino de toda la industria que se desarrolla en torno al mismo. En España tenemos una magnífica muestra de esta idea en el desarrollo de un tren articulado y ligero que había tenido en los años 40 el ingeniero Alejandro Goicoechea. Este mismo tren puede verse en la actualidad en países como Alemania, Suiza, Francia, Italia, Estados Unidos, alguno de los cuales están a la cabeza de la ingeniería ferroviaria mundial.

Ni el Ministerio de Fomento, ni las administraciones ferroviarias españolas ni las empresas suministradoras de material, tanto fijo como móvil, pueden relegarse a ser meros compradores o intermediarios de tecnologías, porque ello significaría el comienzo de un fin más o menos lejano, por falta de competitividad en un mercado, insisto, cada vez más global. Y en este esfuerzo de innovación, la Universidad ofrece de nuevo sus recursos humanos y materiales para colaborar en esta labor de dotar a nuestra sociedad del que Armand consideraba *el modo de transporte del siglo XXI*.

José Luis Meilán Gil

Rector de la Universidade da Coruña

