

COMENTARIO DE TEXTO

La construcción del ferrocarril

¿Por qué se tardó tanto en construir el ferrocarril en un país que tanto lo necesitaba? La respuesta es que se combinaron el círculo vicioso del subdesarrollo con la inepticia y la inercia gubernamentales.

Las cosas cambiaron con la llegada al poder de los progresistas, que eran un partido en favor del desarrollo económico y de la importación de capital. Los progresistas consideraban que el ferrocarril era una parte esencial en la modernización de la economía española (fin que ellos perseguían explícitamente) y para lograr la construcción de la red estaban dispuestos a volcar todos los recursos necesarios, nacionales o importados.

Ahora bien, que el ferrocarril fuera indispensable no quiere decir que hubiera que pagar por él cualquier precio ni que hubiera de construirse a cualquier ritmo ni de cualquier manera. La red ferroviaria española empezó a construirse demasiado tarde y después, en el decenio 1856-66, se emprendió con excesiva precipitación. Las consecuencias de tal premura fueron una planeación deficiente, una financiación inadecuada y un trazado especulativo que dieron como consecuencia una infraestructura física y una estructura empresarial endebles.

A la velocidad de la construcción se sacrificaron muchas cosas; y cuando las grandes líneas troncales empezaron a estar terminadas, a partir de 1864, se comprobó que las expectativas de beneficios de la explotación quedaban defraudadas: los ingresos no bastaban ni para cubrir los gastos, y menos aún para restituir los capitales invertidos.

G. Tortella, "El desarrollo de la España contemporánea", en *Historia económica de los siglos XIX y XX*, 1994. Reproducido en J. Aróstegui y otros, *Historia. 2.º Bachillerato*, Barcelona, Vicens Vives, 2006, p. 197.

Comentario: La construcción del ferrocarril en España, sus características y aportación al desarrollo económico.

COMENTARIO

El documento a analizar es una fuente secundaria de naturaleza **historiográfico**, ya que relata unos hechos que ya han pasado, pero no solo relata sino que toma parte e interpreta los motivos por lo los hechos analizados fueron o no adecuados en el tiempo.

El autor, Gabriel Tortella, economista e historiador español, toma como base principal la construcción del ferrocarril en España y, a partir de allí, hace una crítica económica y política sobre las características del desarrollo ferroviario en España y su aportación al desarrollo económico de España.

El libro de G. Tortella, "El desarrollo económico de la historia contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX" salió a la luz el verano de 1994. Su propósito era convertirse en el manual universitario de historia económica de España. De hecho, forma parte de la colección "Alianza Universal de Textos". Poco después de su lanzamiento, su autor, que ya era Vicepresidente y fundador de la Asociación de Historia Económica, fue elegido Presidente de la Asociación Internacional de Historia Económica y, pocos días después, recibió el premio Juan Carlos de Economía. Estamos pues ante un historiador económico en la cúspide de su carrera.

Después de una prometedora etapa de cambios en la línea reformista europea del Despotismo Ilustrado en la que formó parte España, una serie de causas van a separarnos de ese progreso como por ejemplo el impacto de la Guerra de Independencia, las dificultades de las reformas liberales o los obstáculos naturales del medio. Mientras otros países europeos comenzaron un despliegue firme en los años treinta, del siglo XIX, España sufría una destructiva guerra civil que sepultaba enormes cantidades de dinero, y la política de Desamortizaciones torcía el significado de la reforma agraria. La ausencia de fluidez en las comunicaciones, finalmente, frenó lo que podría ser un estímulo para activar la revolución industrial con la ayuda de una eficaz red de ferrocarril.

El texto expone al lector una reflexión explicando los motivos por los que, basándose en la construcción del ferrocarril, España va quedando a la cola del desarrollo industrial europeo.

Cuando España comienza su carrera, a partir de los años cincuenta (coincidiendo con el Bienio Progresista) por la construcción de una red ferroviaria, la prioriza por encima de todo, terminando su núcleo principal en 1864. La rapidez con que se realizó exigió un esfuerzo financiero considerable, pues el coste por Km. era muy superior al de la media de los países europeos a causa de los accidentes geográficos del terreno en España y al elevado coste del material de construcción, que era importado. El Estado asumió el proyecto como asunto propio aportando mediante subvenciones generosísimas gran parte del gasto (*y para lograr la construcción de la red estaban dispuestos a volcar todos los recursos necesarios, nacionales o importados*).

El fundamento de unos y otros, gobiernos progresistas e inversiones particulares, consistía en que al contrarrestar las deficiencias naturales de las comunicaciones y permitir la existencia de un sistema de transporte más barato y rápido, crearía una demanda mayor para los productos industriales, y, con ello, se induciría a ese sector a un mayor crecimiento, pero esto no sucedió por falta de poder adquisitivo del medio rural, la pobre densidad de la población y la falta de mercados urbanos en las rutas elegidas.

La economía del Estado se vio afectada de forma negativa, debido a varios factores entre los que destacan la ley que autorizaba a las compañías constructoras, mayoritariamente extranjeras, a importar libres de **aranceles aduaneros** todos los materiales para la construcción de la red ferroviaria, lo que impedía el desarrollo de la industria española, tal y como se cita en el texto, "*una financiación inadecuada*" y "*una estructura empresarial endeble*"

La **estructura radial** de la red con centro en Madrid dificultaba las comunicaciones entre las zonas más industrializadas y dinámicas lo que condicionó la historia económica de España. El texto habla de un "trazado especulativo" donde no siempre primaron los aspectos mínimos de rentabilidad.

El **ancho entre carriles**, mayor que en la mayoría de las líneas europeas, obstaculizó los intercambios comerciales con el resto de Europa, uno de los aspectos al que hay que hacer referencia cuando se habla de "*una planeación deficiente*" con repercusiones prácticamente hasta la actualidad.

Una vez finalizada la fase de construcción intensiva, la explotación de las vías puso al descubierto que los ferrocarriles producían unos beneficios muy escasos y el valor de las acciones ferroviarias cayó estripitosamente. Dos años más tarde, en 1866, una crisis general a escala europea agravará más todavía la situación en España, prólogo económico de la revolución de 1868.

En 1873 comenzó una nueva etapa de construcción completándose el trazado de la red que había quedado paralizado. Pero la crisis había hecho desaparecer a la mayorías de las compañías.

Hay que destacar el comienzo del texto con una pregunta para su estudio que resume lo que va a ser el contenido del mismo. Por tanto se puede proponer como **idea principal** , es decir, *¿ Por qué se tardó tanto en construir el ferrocarril en un país que tanto lo necesitaba?*.

La frase lo dice todo: el país tenía muchas deficiencias económicas que se podrían haber amortiguado con una política correcta a la hora de construir una buena red de ferrocarriles que hubiera ayudado a la creación de una industria fuerte y por consiguiente aumentar el poder económico del Estado.

Denuncia a la clase política del momento como causantes directos por no aprovechar los momentos y apoyarse en el inmovilismo para conservar sus privilegios y su poca iniciativa o, al contrario, la precipitación y escasa planificación a la hora de tomar las medidas necesarias

Así mismo advierte que tan malo es descolgarse del empuje económico que hubiera provocado el ferrocarril como desviar todos los recursos económicos del Estado en su construcción dejando los demás sectores al descubierto.