



COLEGIO

**En cuanto a la industria del ferrocarril**, sus primeros pasos comenzaron a darse durante la Década moderada.

Hubo iniciativas muy tempranas para construir ferrocarriles en España. Ya en tiempos de Fernando VII se estudiaron algunos proyectos, como el que iba desde El Portal, en Jerez de la Frontera, hasta El Puerto de Santa María, y que tenía por objeto el transporte del vino hasta el puerto en el que debía ser embarcado para su distribución.

La falta de capital y la falta de conocimientos técnicos eran aspectos del atraso económico general que padecía el país y que indudablemente retardaron el progreso de la red ferroviaria

El capital extranjero desconfiaba de la seriedad de los distintos Gobiernos españoles que con tanta frecuencia habían optado por negarse a pagar sus deudas.

Todo parece indicar que fue la política del Gobierno lo que obstaculizó la expansión ferroviaria en España durante la primera mitad de siglo XIX. El cierre de la Escuela de Ingenieros de Caminos y Canales durante el reinado del Fernando VII fue un inconveniente de primer orden en la formación de técnicos preparados para poner en marcha la mecanización de los transportes, aunque también hay que tener en cuenta que la guerra carlista constituyó un obstáculo insalvable.

En 1844 se creó una comisión para asesorar al Gobierno en esta cuestión, y su decisión más importante consistió en el establecimiento del ancho de las vías mayor que el de la red existente en Europa. Se ha dicho que esta decisión trataba de evitar una posible invasión francesa, pero en realidad respondía a la creencia por parte de los miembros de la comisión de que era necesario un ancho de vías mayor para facilitar el equilibrio de las máquinas de vapor, las cuales, a causa de la dificultosa orografía peninsular, requerirían un mayor peso y volumen que las que estaban en funcionamiento en el resto de Europa. Más tarde se demostró que superar los obstáculos que presentaba el terreno español no era un problema difícil de solucionar con unas vías de igual anchura que las de otros países, pero la diferencia se mantuvo.

La inexistencia de un sistema reticular (se había optado por el sistema radial) que conectase los centros de producción y los de consumo determinó que Madrid, más que un centro receptor y emisor de mercancías y personas, fuera de hecho un lugar de transbordo obligado, además de la falta de una red periférica.

La primera línea de ferrocarril que se puso en funcionamiento en España fue la de Barcelona-Mataró en 1848 y con una longitud de 28 kilómetros. Su construcción se había emprendido por una sociedad local, la Gran Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y viceversa, bajo la protección de la reina madre María Cristina, y en la que predominaba capital español. La parte técnica, sin embargo, estuvo en manos extranjeras, británicas, ya que tanto los ingenieros como el material empleado procedían de Inglaterra. Las operaciones comerciales y financieras estaban también a cargo de una firma británica: la Mackenzie & Brassey, que tenía asimismo participación en el ferrocarril.

La línea Barcelona-Mataró fue muy rentable en sus inicios y su éxito se debió más al transporte de pasajeros que al de mercancías, al menos en sus primeros años. Su gran acogida se debió a que su trazado enlazaba varios pueblos de la costa barcelonesa, con lo que la mayor parte de su negocio debió hacerlo en domingos y días festivos.

*En abril de 1845 se había otorgado la concesión del ferrocarril Madrid-Aranjuez, de unos 50 kilómetros de recorrido. Al año siguiente comenzaron las obras, pero hubieron de interrumpirse a causa de la crisis financiera y a deficiencias en la dirección, así como a*



COLEGIO

*dificultades de tipo político. Su principal promotor fue José de Salamanca, quien, después de haber sido ministro, tuvo que exiliarse tras la crisis de 1847, con lo que las obras del ferrocarril quedaron interrumpidas. Por fin en 1849, las obras recibieron el impulso del Gobierno y la línea pudo inaugurarse solemnemente en 1851.*

*La tercera línea ferroviaria que se puso en funcionamiento fue la que hacía el recorrido entre Sama de Langreo y Gijón, de 40 kilómetros. Su concesión data también de 1845, aunque su construcción no se inició hasta 1850, y su entrada en servicio no se produjo hasta 1855. Su finalidad era la de transportar carbón desde la cuenca minera asturiana hasta el mar, donde era embarcado.*

El ritmo de construcción del ferrocarril fue muy lento en estos primeros años, de tal manera que hasta 1855 sólo se había tendido 475 kilómetros de vía. En los años posteriores las obras tomaron un impulso considerable y en 1868 se habían puesto ya en explotación otros 4.899 kilómetros.

De todas formas, no hubo una planificación para ordenar y sistematizar las construcciones desde un principio. Por ejemplo, Galicia quedó aislada hasta fines del s. XIX

La construcción y la explotación de los ferrocarriles se dejó a la iniciativa privada y sólo se salvó el principio jurídico de que los caminos de hierro pertenecían al Estado en virtud del dominio del suelo. Hasta la ley de Ferrocarriles aprobada en 1855, la normativa sobre esta cuestión fue confusa.

Si el primer período de construcción ferroviaria intensa tuvo lugar en la década de 1856-65, fue durante la Década moderada cuando los primeros ferrocarriles comenzaron a circular por España.

Según la Ley de Ferrocarriles, el Estado otorgó una franquicia general a las compañías para importar, sin impuestos arancelarios, cuantas manufacturas y recursos necesitasen del exterior, con lo que el ferrocarril era una isla de librecambio en un país proteccionista en otros ámbitos.