

FERROCARRIL, INDUSTRIA Y MERCADO EN LA MODERNIZACION DE ESPAÑA

**Autor: Antonio Gomez Mendoza**

**Editorial : Espasa Calpe, Madrid 1989, 223 pgs**

El tema del ferrocarril ha estado presente, de manera directa o indirecta, en numerosos estudios de historia económica de la España contemporánea. El análisis del proceso de industrialización y modernización de la economía española de la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del XX, hacia imprescindible integrar el estudio del ferrocarril, para comprender adecuadamente el proceso de desarrollo económico y las alternativas a las que se enfrentó la política económica.

Si desde los inicios de la construcción del ferrocarril, la polémica sobre sus ventajas e inconvenientes fue una compañía inseparable de las diferentes concesiones y del propio tendido de la red, las interpretaciones históricas han heredado dicha polémica, a la hora de valorar las repercusiones sobre nuestra economía del sistema de transporte característico de la Revolución Industrial.

Hasta ahora, el debate de los economistas e historiadores, no había trascendido más allá de determinados círculos académicos, sin embargo, las medidas adoptadas por el Gobierno, a partir de 1986 con: el Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía; el Plan de Transporte Ferroviario; el cambio del ancho de vía y las líneas de Alta Velocidad, han vuelto a poner de actualidad la importancia del ferrocarril y sus consecuencias económicas.

Muchas de las preguntas que hoy se hacen los economistas y las personas interesadas por la economía, como, la importancia y las alternativas que el ferrocarril tiene para nuestro futuro económico; la financiación que requieren las fuertes inversiones programadas; el impacto que el "nuevo" ferrocarril tendrá sobre determinados sectores económicos o sobre determinadas zonas y regiones, etc, son parecidas a las que se plantearon cuando se estableció el primer tendido ferroviario español. A muchas de ellas trata de dar respuesta en este libro el profesor Gomez Mendoza, de una manera clara y sencilla sin que por ello sufra menoscabo el rigor del análisis económico que realiza.

## FUNDACION FONDO PARA LA INVESTIGACION ECONOMICA Y SOCIAL

La obra esta estructurada en tres partes que conservando su propia autonomia son complementarias entre si. En la primera se estudia las diferentes etapas en la construcción del ferrocarril y los dos principales actores que intervinieron en su desarrollo: las compañías ferroviarias y el Estado. La intervención del sector público en el establecimiento del ferrocarril estuvo en buena parte mediatizado por la situación de las finanzas públicas. El periodo 1829/1854 se caracterizó por una *gran indecisión* del sector público a la hora de definir la política ferroviaria. La situación cambiaría radicalmente a partir de la ley de Bases de 1855 en la que se establecían las grandes directrices del sistema ferroviario español: estructura radial de la red; ancho de vía de 1,67 m; sistema de concesiones a particulares mediante ley; y las distintas formas que tendría la ayuda del Estado a los ferrocarriles, entre las que destacaba la franquicia arancelaria a la importación del material necesario para la construcción y explotación de las líneas durante los diez primeros años. La ley de Bases se completaría con la Ley General de Ferrocarriles de 1877, cuya finalidad principal era impulsar el tendido de líneas transversales y perisféricas. Durante este periodo se realiza la construcción de la mayoría de la red ferroviaria que funcionaría con normalidad hasta 1914, cuando las alteraciones económicas que introduce en el panorama nacional e internacional la primera guerra mundial, van a tener un reflejo negativo de tal magnitud, para las compañías ferroviarias, que les llevaría a una situación crítica de la que no saldrían hasta su nacionalización definitiva en 1941.

En la segunda parte del trabajo se analiza la contribución del ferrocarril al desarrollo de la industria española y al proceso de integración del mercado nacional. El primero de los temas aborda una de las cuestiones más polémicas de la historia de la industrialización española al plantearse si el sistema de compras del material ferroviario, fuera de nuestras fronteras, como consecuencia de las exenciones arancelarias, privó a la incipiente industria española de una demanda que le hubiera permitido consolidar su implantación. La conclusión a la que llega el autor, después de un detallado análisis cuantitativo de la demanda derivada del establecimiento de la red ferroviaria, es tajante; si el ferrocarril hubiera tenido que satisfacer su demanda en el mercado interior, el retraso que se habría producido en la construcción de la red le hubiera impedido jugar el papel de integrador del mercado nacional contribuyendo así a un importante ahorro social, al permitir una asignación más eficaz de los recursos.

Realizar una valoración global que analice para el conjunto de la economía española la contribución del ferrocarril a su proceso de modernización, es el objetivo central de la tercera parte de la obra. Partiendo de las alternativas que se le planteaban al gobierno progresista de 1855, frente a su concepción del desarrollo ferroviario, tales como: 1) haber construido menos ferrocarriles y haber destinado un mayor volumen

## FUNDACION FONDO PARA LA INVESTIGACION ECONOMICA Y SOCIAL

---

de capital al desarrollo de las manufacturas , o 2) haber realizado un proyecto ferroviario diferente en la estructura de la red, en el suministro del material o en la política de tarifas. Gomez Mendoza analiza en terminos de coste de oportunidad y de ahorro social las diferentes alternativas, llegando a la conclusión de que la magnitud de los resultados del ferrocarril para la economía española avalan la decisión de los gobernantes progresistas de primar la inversión ferroviaria por encima de cualquier otra actividad. La estrategia para el desarrollo económico del "exceso de capacidad" era en aquellos momentos la mejor para la modernización de la economía española.

El apretado resumen de las líneas anteriores ha tratado de destacar, como indica en el prólogo de la obra Jesus Sanz Fernandez, que ante la nueva etapa a la que se enfrenta el transporte ferroviario, puede ser útil y estimulante la lectura de una obra sobre la historia del "viejo ferrocarril", en la que el autor no solo interpreta y analiza los hechos, a la luz de las modernas corrientes del análisis económico, sino que situa a los mismos en el adecuado contexto internacional para que siempre sea preciso nuestro marco de referencia.

Finalmente parece oportuno destacar, como señala el autor, que esta obra es la síntesis final de una etapa de más de diez años de investigación sobre el tema del ferrocarril, que pretende ofrecer al lector no especializado los resultados más relevantes de la misma.