

La construcció del ferrocarril.

La construcció de la xarxa ferroviària es va dur a terme bàsicament en el període 1855-1865, després de la *desamortització de Madoz* (1855), durant el Bienni Progressista (1854-1856). Amb anterioritat a aquesta data sols s'havien construït els trams Barcelona-Mataró, Madrid-Aranjuez i Langreo-Gijón. Les causes d'aquest retard cal buscar-les en la inactivitat estatal, en la manca de capital i de coneixements tècnics i en l'endarreriment general del país.

El primer gran pas per a la construcció de la xarxa ferroviària va ser la llei de ferrocarrils de 1855, que ofería importants incentius i regulava la construcció ferroviària. Aquesta llei va anar seguida d'un intens període de construcció i d'una notòria inversió de capitals en aquest sector, canalitzada a través de les nombroses companyies de crèdit i de bancs, nascuts arran de les lleis bancàries de 1856.

La construcció del ferrocarril va ser relativament ràpida: el 1866 ja hi havia uns 9.500 km traçats, i el 1900 ja es va arribar als 13.000 km de xarxa. La rapidesa en la construcció i l'enorme volum de capital mobilitzat, tant forani com nacional, s'explica pels incentius que el govern va donar. El govern no va dubtar a oferir tot tipus de privilegis, a donar subvencions a les companyies ferroviàries i a deixar lliures de duana les importacions de material ferroviari. El resultat va ser que el ferrocarril es va construir bàsicament amb capitals estrangers, sobretot francesos, que gràcies a les subvencions van aconseguir importants beneficis.

La importació de bona part del material ferroviari va constituir allò que alguns autors han anomenat "la gran ocasió perduda de la siderúrgia", ja que els països europeus occidentals van arriar la seva indústria siderúrgica gràcies a la construcció de la seva xarxa ferroviària.

L'objectiu de modernització perseguit per Madoz no es va aconseguir completament ja que la construcció de la xarxa no va servir per a desenvolupar la naixent siderúrgia espanyola, i el ferrocarril va acabar sent, a la llarga, un negoci poc rendible (*doc. 5*). La seva escassa rendibilitat va provocar la crisi financera de 1866, encara que més endavant s'hi van barrejar altres factors. Però en va ser el seu factor inicial en promoure la caiguda de la Borsa.

Ara bé, encara que la seva construcció no va afavorir el desenvolupament de sectors econòmics d'una manera directa, sí que podem dir que, a la llarga (ja ben bé a finals del segle XIX), la xarxa ferroviària va ser un factor de dinamització del mercat interior.

La seva construcció radial, i no perifèrica, no va ajudar tampoc al seu èxit immediat. En un país on la majoria de la població, de la indústria i del comerç eren a la perifèria no era el més adient la seva disposició radial, amb centre a Madrid.

Tampoc la diferència d'amplada dels carrils espanyols amb relació amb els europeus (1,65 m per 1,45 m) va ajudar-hi. Aquesta diferència en l'amplada ja estava reglamentada en la llei de 1844 (per aconseguir millor rapidesa, segons els tècnics espanyols; altres han dit, però no és cert, que es va fer per motius de seguretat nacional, ja que així s'impedia una invasió ràpida del territori espanyol per part d'una potència estrangera), i va aïllar encara més els mercats hispànics dels europeus.