ACADEMIA PIRINEOS

LA EXPANSIÓN DE LA RED DE FERROCARRILES EN EL SIGLO XIX

Fases de construcción de la red ferroviaria en el siglo XIX. Fuente: HISTOGEOMAPAS

Resolución de la fuente (Modelo de examen PAU)

1. Explique brevemente el tipo de fuente, la localización cronológica y el contenido atendiendo al siguiente documento.

Se trata de una **fuente secundaria** de carácter gráfico y naturaleza político-económica y cartográfica. El mapa representa el trazado y la evolución cronológica de la red ferroviaria española entre 1848 y 1868. En el documento se aprecian con claridad los primeros tramos pioneros (azul, 1848-1855) y la acelerada articulación de la gran red radial durante el Bienio Progresista (rojo, 1855-1868), que enlazó la capital (Madrid) con las principales ciudades del litoral y las fronteras con Portugal y Francia (Barcelona, Irún, Alicante o Cádiz).

2. Relacione este mapa o gráfico con la industrialización, el comercio y el desarrollo de las comunicaciones en la España del siglo XIX

El mapa ilustra el proceso de modernización de las comunicaciones en España, un factor clave para superar el atraso secular del transporte y articular un mercado nacional integrado. A comienzos del siglo XIX, la abrupta orografía peninsular y la precariedad del sistema de caminos hacían que el transporte de mercancías fuera lento y costoso. Tras las experiencias pioneras del tramo Barcelona-Mataró (1848) y Madrid-Aranjuez (1851), el gran salto cuantitativo representado en el mapa se produjo a raíz de la Ley General de Ferrocarriles de 1855, aprobada durante el Bienio Progresista.

Esta legislación ofreció atractivas ventajas fiscales, exención de aranceles para importar materiales y franquicias que atrayeron masivamente capital extranjero, principalmente francés y británico (socios como Pereire o Rothschild). Como plasma el trazado, la red se diseñó con una estricta estructura radial con centro en Madrid, reflejo del modelo de Estado centralista, lo que penalizó los intercambios transversales entre regiones periféricas. Asimismo, se fijó un ancho de vía superior al europeo (1,67 metros) por razones de potencia técnica de las calderas y seguridad militar, lo que dificultó la conexión comercial internacional. Pese a que la exención de aranceles privó a la siderurgia nacional de un fuerte impulso inicial, el ferrocarril abarató drásticamente el transporte de viajeros y de materias primas (carbón asturiano, harina castellana, minerales andaluces), dinamizando el comercio interior y nivelando los precios agrícolas regionales. La intensa especulación bursátil en las concesiones ferroviarias derivó en la crisis financiera de 1866, pero una vez superada, la red viaria dibujada en la fuente constituyó el soporte material imprescindible sobre el que se asentaron la minería y la industrialización española a finales del siglo XIX.