

# El ferrocarril en la construcción del Estado liberal en la España del siglo XIX \*

## The railway in the liberal State building in Spain in the 19th century

---

MIGUEL MUÑOZ RUBIO

Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Paseo de las Delicias, 61, 28045, Madrid.  
[mmrubio59@gmail.com](mailto:mmrubio59@gmail.com)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9726-910X>

PEDRO PABLO ORTÚÑEZ GOICOLEA

Universidad de Valladolid, Avda. Valle Esgueva, 6, 47011, Valladolid.  
[portunez@uva.es](mailto:portunez@uva.es)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6730-6248>

Cómo citar/How to cite: MUÑOZ RUBIO, Miguel y ORTÚÑEZ GOICOLEA, Pedro Pablo, “El ferrocarril en la construcción del Estado liberal en la España del siglo XIX”, en *Investigaciones Históricas, época moderna y contemporánea*, Extraordinario II (2024), pp. 409-428. DOI: <https://doi.org/10.24197/ihemc.O.2024.409-428>

Artículo de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#) / Open access article under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

**Resumen:** Se ha escrito de los ingenieros de caminos del XIX que “fueron a la vez producto y artífices de la construcción del Estado en la España decimonónica”, pero ¿podría decirse lo mismo de uno de sus vástagos principales como fue el ferrocarril? ¿La red ferroviaria española fue producto y artífice de esta construcción? Este trabajo pretende aportar otra clave más para comprender las dificultades que existieron en España para construir el Estado.

**Palabras clave:** España; Siglo XIX; Construcción del Estado; Ferrocarril.

**Abstract:** It has been written about the 19th century civil engineers who "were both the product and the architects of the construction of the State in 19th century Spain", but could the same be said of one of its main offspring, such as the railway? Did the Spanish railway network the product and architect of this construction? This paper aims to provide another key to understand the difficulties that existed in Spain to build the State.

**Keywords:** Spain; XIX Century; State Building; Railway.

**Sumario:** Introducción. 1. Marco conceptual. 2. Territorio y Ferrocarril. Conclusiones. Bibliografía.

---

\* Agradecemos a Margarita Barquilla, Archivera-Bibliotecaria de las Cortes Generales, la ayuda que ha prestado a la elaboración de este trabajo.

---

## INTRODUCCIÓN

Es una evidencia que la era ferroviaria está detrás de los procesos de crecimiento económico y difusión cultural que se dieron en Europa durante el siglo XIX, e incluso que sirvió como “agencia de cambio” para la nacionalización de la sociedad<sup>1</sup>. Se puede suscribir sin dificultad que, en España, el sistema de transporte por antonomasia de la industrialización decimonónica también cumplió el papel que se le suponía en esta faceta. Esto es, que, entre otras relevantes cuestiones, homogeneizó los precios entre mercados productores y consumidores, favoreció los desplazamientos, movilizó capitales, modernizó los sistemas de gestión empresarial y propició la configuración de redes de todo estilo. Si bien cabe dar un paso más: evaluar este proceso. Algo que se ha realizado desde muchos enfoques. Aquí se propondrán argumentos para valorar su papel en la implantación del poder sobre el territorio español.

La historiografía tiene entre sus axiomas que, durante el decimonono, el “proceso de civilización” dio a luz el Estado liberal<sup>2</sup>, y que en ello los caminos de hierro desempeñaron un papel central gracias a sus facultades inherentes para coadyuvar al control del territorio<sup>3</sup>. Juan Pro ha demostrado con rotundidad que en España fue hegemónica -en particular entre los «moderados»- la idea del Estado grande; es decir, la urgencia de contar con una Administración pública que se extendiera por el territorio y que rompiera con el anterior<sup>4</sup> -el de la Monarquía jurisdiccional propio del Antiguo Régimen-. Los funcionarios, administrativistas y afrancesados encargados de consumir esa aspiración, contaban, por un lado, con que el control sobre el

---

<sup>1</sup> WEBER, Eugen, *Peasants into Frenchmen. The Modernization of Rural France*, Stanford, Stanford U.P., 1976. Entre los elementos que denomina *agencias de cambio* y que propiciaron que los agricultores de Francia en la III República aprendieran a ser franceses, menciona la acción conjunta de “caminos, ferrocarriles, escuelas, mercados, el servicio militar y la circulación del dinero, de bienes y de materiales impresos”, id. esp. p. 486.

<sup>2</sup> ELIAS, Norbert, *El proceso de la civilización: investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 1987.

<sup>3</sup> No es posible extenderse aquí en tratar sobre el concepto de Estado. Nos referimos al Estado-nación contemporáneo, ese “entramado institucional desarrollado para el ejercicio del poder”, véase el magnífico apartado que a ello se dedica en: PRO, Juan, *La Construcción del Estado en España*, Madrid, Alianza, 2019, pp. 30-37.

<sup>4</sup> PRO, Juan, “El Estado grande de los moderados en la España del siglo XIX”, en *Historia y Política*, 36 (2016a), pp. 19-48.

territorio lo ejecutaría una Administración centralizada y extensa; y, por otro, con que ello debería bastar para asegurar el orden, representar el poder y, con su modernización, sostener el progreso<sup>5</sup>.

Como defiende Elias, este “proceso de civilización” requiere del largo plazo, lapso durante el cual se producen y asientan transformaciones sociológicas y psicológicas que redundan en que el Estado monopolice el uso de la fuerza<sup>6</sup>. Para Pro, la idea del Estado como administración fue hegemónica en el siglo XIX español, en especial entre los «moderados», pero tardó mucho en implantarse ya que no fue hasta “el régimen de Franco [cuando llegó] a sus últimas consecuencias [...] aquel modelo de Estado basado en una Administración centralizada y controladora que en el siglo XIX había topado con límites infranqueables”<sup>7</sup>. Límites levantados por las resistencias de determinados grupos, oligarquías locales, militares, así como por las dificultades de la Hacienda para financiar su coste. Así pues, es pertinente preguntarse si la construcción de la red ferroviaria constituyó un impedimento más que retrasó la conformación de este Estado grande, es decir, de esta Administración centralizada y dominadora; o, dicho de otra forma, si el Estado hubiera dispuesto antes de una red ferroviaria, como la que tuvo en la década de los ochenta, ese *Estado grande* hubiera contado con una herramienta poderosa para franquear dichos límites. Huelga decir las ventajas que hubiera supuesto contar con esa red para alcanzar antes una mayor estabilidad institucional<sup>8</sup>.

Entendemos que esta hipótesis tiene interés porque, a diferencia del impacto económico, lo cierto es que no se cuenta con trabajo empírico alguno que permita afirmar que los caminos de hierro dieron lugar en España, desde la esfera política, al efecto de arrastre de promover y hacer posible el proceso de “civilización” que significó construir el Estado liberal. Al decidir abordar esta cuestión, y acudir así a un nuevo enfoque del estudio histórico del ferrocarril en España, somos conscientes de la novedad de la cuestión, así

---

<sup>5</sup> PRO, Juan, “El modelo francés en la construcción del Estado español: el momento moderado”, en *Revista de Estudios Políticos*, 175 (2017), pp. 299-329. Destacan de Burgos, López Ballesteros y Sainz de Andino.

<sup>6</sup> En su opinión, aunque esto supone el conflicto continuo, lo cierto es que, en la creación de un Estado, el espacio para la relación pacífica se expande y la violencia se reserva para la relación con otros países.

<sup>7</sup> PRO, Juan, “El Estado grande de los moderados en la España del siglo XIX”, en *Historia y Política*, 36 (2016a), pp. 19-48, pp. 33-34.

<sup>8</sup> Fue este un período extremadamente convulso habida cuenta de que se concatenaron la Vicalvarada, la sublevación de Prim, la Gloriosa, la República, el pronunciamiento de Martínez Campos, las guerras carlistas, asonadas...

como de las enormes dificultades que entraña, en especial, la obtención de fuentes documentales. Pero, sin duda, el mayor reto estriba en cómo establecer una relación que muestre la dependencia entre la construcción del Estado y el ferrocarril<sup>9</sup>.

Harto demostrado está que el ferrocarril fue entendido por los liberales españoles como un instrumento imprescindible para la economía. ¿Pero también lo fue para llevar a cabo la configuración del Estado, en concreto, para garantizar el control del espacio? Desde el primer tercio del siglo XIX se disponía del desarrollo conceptual que vinculaba el control sobre el territorio a la difusión de una “Administración científica” y a la disponibilidad de adecuados medios de comunicación. Ciertamente, a estos intelectuales y administrativistas no les resultaba ajena la aportación que las comunicaciones habían prestado a la implantación en el territorio de la Administración borbónica en el siglo XVIII a partir de las corporaciones locales. Gracias a ello tenían la posibilidad de ser conscientes del papel que en ello estaban llamados a desempeñar los neófitos caminos de hierro, sin embargo, los obviaron<sup>10</sup>. Lo cual adquiere notable relevancia si se tiene en cuenta que, como atisbó la política viaria dieciochesca, la estructura radial del ferrocarril también influía notablemente en la capacidad de la Administración para llegar a cualquier punto de la Península<sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup> En 2021 Martí-Henneberg coordinó una serie de artículos que se publicaron en *Social Science History*. En síntesis, buscaban un nexo entre la construcción del ferrocarril, la construcción del Estado y el postrer colofón de la integración europea. Pero no es este nuestro objeto, ni metodología de análisis. From State-Building to European Integration: MARTÍ-HENNEBERG, Jordi, “The Role of the Railway Network in the Territorial Integration of Europe, 1850–2020”, en *Social Science History*, 45, (2021), pp. 221-231.

<sup>10</sup> De hecho, en un libro como el publicado por OLIVÁN, Alejandro, *De la administración pública con relación a España*, Madrid, Boix, 2ª ed. 1843 [1842], no aparece ninguna referencia a “ferrocarril” o “ferroviario”, “tecnología” o “técnica”. Cuestión más notable puesto que Oliván sí se refiere a la industria e incluso a las máquinas de vapor que Francia importa a Inglaterra, cuando esta a su vez se interesa por la Administración francesa.

<sup>11</sup> Conviene precisar aquí que este trabajo no aborda la cuestión de la radialidad. Dado que las referencias se multiplicarían, cabe citar tan solo: CAPEL, Horacio, “Simulación de una red de transportes: el caso de los ferrocarriles españoles”, en *Revista de Geografía*, 6:1, (1972), pp. 34-54. HERRANZ, Alfonso, *La dotación de infraestructuras en España, 1844-1935*, Madrid, Banco de España, 2004. BEL, Germà, “Infrastructure and nation building: The regulation and financing of network transportation infrastructures in Spain (1720–2010)”, en *Business History*, 53:5 (2011), pp. 688-705. Y el más reciente trabajo de carácter cuantitativo firmado por: MARTÍ-ROMEO, Jaume, SAN JOSÉ, Adrià, MARTÍ-HENNEBERG, Jordi, “The Radiality of the Railway Network in Spain during its Early Stages (1830–67): An Assessment of its Territorial Coherence”, en *Social Science History*, 45, (2021), pp. 363-389. Donde sus

Todo conduce a pensar que el Estado administrativo no vio en el ferrocarril un medio con el que implementar sus conceptos respectivos y favorecer su desarrollo. La ambición del *Estado grande*, ese Estado administrativo denso y centralizado, capaz de controlar el país con un alto grado de eficacia para mantener el orden y encarrilar el progreso en una dirección determinada, hubiera sido un ideal más aprehensible con el ferrocarril. Vaya por delante, que no sostenemos que el ferrocarril español no contribuyera a construir el Estado, pero sí de que lo hiciera a su debido tiempo, y con la racionalidad e intensidad requerida por los administrativistas para ello. Téngase en cuenta que, mientras España cuenta en 1855 con 440 km. de vía férrea, Gran Bretaña suma 11.744; Francia 5.037; Alemania 7.826; e Italia 1.207. La red básica de los tres primeros, que añaden ríos y canales navegables, estaba cerrada.

En 1843 ya se habían iniciado las primeras conexiones transfronterizas. Se unieron Amberes y Colonia y en 1846 lo hicieron París y Bruselas. Pero ni estos datos ni las fechas son vacuos o meramente anecdóticos puesto que derivan en consecuencias concretas. Figes refiere cómo el librero francés Lévy se sirvió de la red ferroviaria para incrementar la distribución de libros en provincias en 1847, lo que muestra el grado de penetración con que contaba el ferrocarril. No es necesario recordar que los editores peninsulares, en 1847, no disponían, no ya de una red básica -como podría considerarse a la francesa-, sino de un solo kilómetro de carril. En 1851 W. H. Smith contaba con setenta librerías instaladas en estaciones. Esta idea fue lo que más impresionó al francés Hachette de cuanto pudo observar en la *Great Exhibition* londinense de aquel año y la implantó en Francia en 1852<sup>12</sup>. Este retraso relativo, en

---

autores no se atreven a afirmar con rotundidad, pero sí apuntan prudentemente, que la radialidad “pudo responder a la necesidad de reforzar la presencia del Estado español en todo el territorio nacional y de impulsar un proceso de construcción estatal”. La traducción es propia. “Pudo responder”, y es que no es nada obvia la relación y menos sin trabajar fuentes primarias. Sus conclusiones más bien van a apuntar hacia otro tipo de evidencias y proponen modelos matemáticos para “comparar las líneas ferroviarias a las que un planificador social habría dado prioridad con la red que finalmente se construyó”, p. 368. La lógica demográfico-económica y la localización relativa resultaron criterios dominantes en el tendido de la red ferroviaria española. Su conclusión es que “La red (...) que el Estado impuso durante la primera fase de construcción del ferrocarril no difería significativamente de las conexiones prioritarias que se habrían establecido siguiendo criterios estrictamente económicos”. Nuestro trabajo aporta sobre este nuevas evidencias cualitativas además de las que pueda ofrecer la metodología matemática.

<sup>12</sup> FIGES, Orlando, *Los europeos*, Barcelona, Taurus, 2020.

términos de construir Estado, parece relevante cuando el modelo teórico estaba formulado.

Desde luego que el control del territorio no garantiza la hegemonía política, ni el ferrocarril es el único instrumento para ello. Sin embargo, se ha sostenido que ese era uno de sus objetivos -como de los caminos reales- y, si no se logró, conviene preguntarse por qué.

## 1. MARCO CONCEPTUAL

La primera mención pública sobre el ferrocarril apareció el 19 de septiembre de 1829 en la sección de «Variedades» de la *Gaceta de Madrid*, donde, a pesar de ser evocado como algo más bien exótico, se explicaban correctamente sus principales características<sup>13</sup>. Además de alabar las ventajas de este sistema de transporte, se sugerían sus capacidades para hacer más fácil el control del territorio por parte del Estado:

la de hacer que alcance hasta los pueblos más distantes de la capital la acción inmediata del gobierno, poniendo á este en el caso de poder tender su mano protectora para el mantenimiento del orden y fomento de la industria, del comercio &c., sin los retardos ó inconvenientes que originan las distancias en el actual imperfecto estado de las comunicaciones<sup>14</sup>.

Fue a partir de entonces cuando los caminos de hierro irrumpieron con cierta naturalidad en la sociedad española a través de dos vías: la publicación de ensayos y manuales; y la solicitud y concesión para construir líneas, que, como se adelantaba, circunscribían todo su interés a la dimensión económica. Aunque los liberales contaban ya con un ideario centrado en el papel económico que debían desempeñar las infraestructuras de transporte, Muñoz ha hecho hincapié en que los diputados del Trienio Constitucional vislumbraron que estas debían cumplir, además, un rol en la gestión administrativa del Gobierno<sup>15</sup>.

Aun con todo, y como apuntó Mateo del Peral, durante las regencias de María Cristina y Espartero -1833-1844-, el Estado se desatendió del

---

<sup>13</sup> El artículo fue publicado en dos partes: la primera en *Gaceta de Madrid*, nº 136, 19 de septiembre de 1829, pp. 497-498; y la segunda en *Gaceta de Madrid*, nº 137, 22 de septiembre de 1829, p. 501.

<sup>14</sup> *Gaceta...*, nº 137, p. 501. Se transcribe tal y como apareció impreso.

<sup>15</sup> MUÑOZ RUBIO, Miguel, “El hilo liberal que conformó el rol estatal en la explotación ferroviaria”, en *Ábaco*, 108-109, (2021), pp. 47-56.

ferrocarril ya que los gobiernos, que se limitaron a actuar como meros receptores de solicitudes, no fueron capaces de percibir que debían impulsar las iniciativas que surgieron<sup>16</sup>. Esta ignavia cambiaría de signo cuando los «moderados», liderados por Narváez, se hicieron con el poder en 1844, poniendo fin a la dura pugna que habían mantenido con los «progresistas» desde la muerte de Fernando VII en 1833. En un contexto caracterizado por la necesidad de controlar en la mayor medida posible todo fenómeno, Narváez decidió hacer lo propio con el ferrocarril. Y encargó a una comisión técnica presidida por Juan Subercase, que estableciese las bases para su gestión<sup>17</sup>.

Su extenso informe, poco partidario de la empresa privada como explotadora del negocio, era deudor de la comprensión «economicista» que Juan Subercase tenía del ferrocarril. No obstante, advirtió que el nuevo sistema de transporte comportaba una posibilidad para mejorar el sistema de información utilizado por la Administración en su ejercicio. La Comisión no albergaba dudas de que este sistema era un “resorte poderoso de acción administrativa, tanto en lo político como en lo militar”<sup>18</sup>, y que, por tanto, el Estado debía:

disponer de todos los medios ordinarios y extraordinarios que los ferrocarriles pu[dieran] proporcionar para transmitir con rapidez sus órdenes y avisos» [porque en el caso de no disponer de] medios iguales, y aun más eficaces que los particulares, para transportar sus agentes y sus órdenes a todos los puntos de un ferrocarril, fácilmente se comprende que podían resultar en ciertos casos consecuencias fatalísimas para la tranquilidad y seguridad de algunos pueblos, y aun de la nación entera<sup>19</sup>.

---

<sup>16</sup> MATEO DEL PERAL, Diego, “Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)”, en ARTOLA GALLEGO, Miguel (dir), *Los ferrocarriles en España*, Madrid, Banco de España, 1978, vol.1, pp. 31-159. Aludía con ello, de manera especial, al significado económico que este retraso ocasionó y a las presiones que realizaron los comerciantes: la visión político-administrativa no estuvo presente en la práctica o no con la urgencia necesaria. Siendo el único hito que resaltar la apertura en Cuba en 1837 de la primera línea.

<sup>17</sup> Las vicisitudes de esta comisión y de su informe en MORENO, Jesús, *El ancho de vía de los ferrocarriles españoles. De Espartero a Alfonso XIII*, Madrid, Toral Technical Trade S.L., 1996, pp. 49 y ss.

<sup>18</sup> Gaceta de Madrid, nº 3789, 28.1.1845, primera página, col. 3. Informe de fecha 2 de noviembre de 1844, conocido como informe Subercase, publicado en las Gacetas de Madrid de los días 28, 29, 30 y 31 de enero y 16 de febrero de 1845, inspiró la Real Orden de 31 de diciembre de 1844.

<sup>19</sup> Gaceta de Madrid, nº 3792, 31.1.1845, primera página, col. 1. Informe de fecha 2 de noviembre de 1844.

Estos aspectos del informe se trasladaron literalmente a la Real Orden de 31 de diciembre de 1844, primera norma jurídica sobre materia ferroviaria promulgada en España. Dicho lo anterior, resultó lógico que en el pliego de condiciones confeccionado por la disposición se estableciera en los cuatro artículos, que iban del 29 al 32, que las concesionarias quedaban obligadas, primero, a transportar gratuitamente todo el correo estatal -y a todos los agentes- en sus convoyes ordinarios mediante una sección especial de carruaje que determinara la Dirección de Correos. Segundo, que el Estado quedaba facultado para establecer convoyes específicos de correo, que podrían llevar adicionados coches de viajeros o vagones de mercancías, por los que abonaría a las concesionarias la tarifa correspondiente. Y, tercero, que estaban obligadas a fletar trenes especiales y urgentes si así lo solicitara el Gobierno.

Si contar con el sistema de comunicaciones más eficaz posible resultaba una urgencia estratégica para un Estado en pleno proceso de formación, no lo era menos que se recurriese al ferrocarril para facilitar la movilidad de las tropas castrenses y de sus armamentos. Y, así, las concesionarias quedaban, igualmente, apremiadas a poner a disposición del Gobierno todos los medios de transporte existentes, por la mitad del precio, si este necesitara mover tropas o pertrechos<sup>20</sup>.

En todo caso, no se debe dejar de subrayar que lo que realmente buscaba la Comisión era mostrar que “la construcción por cuenta del Estado es el único medio de que los caminos de hierro produzcan completamente el efecto que de ellos se debe esperar: (...) que los transportes de personas y mercaderías se reduzcan al mínimo precio posible”<sup>21</sup>. Y esta segunda sí fue una constante: la economía.

El proyecto de ley ferroviaria redactado en 1847 por Bravo Murillo -cuyo ideario político “podría sintetizarse en el binomio administración y ferrocarriles”<sup>22</sup>- contemplaba con más rotundidad, si cabe, estas ideas ya que, en efecto, escribía en la exposición de motivos que los ferrocarriles estaban llamados:

---

<sup>20</sup> Además, cuando las tropas viajaran como tal solo abonarían un 25% de la tarifa y de sus bagajes; porcentaje que se elevaba a la mitad cuando lo hicieran individualmente por causa de servicio o para volver a su casa después de su licenciatura.

<sup>21</sup> Gaceta de Madrid, nº 3789, 28.1.1845, p. 2, col. 1.

<sup>22</sup> PRO, Juan, *Bravo Murillo. Política de orden en la España liberal*, Madrid, Síntesis, 2016b, esp. p. 154 y pp. 181-184, donde se sostiene que Bravo Murillo concibió el ferrocarril como una red y como obra de Estado. Su concepto del ferrocarril, más político que económico, mostró que este era una pieza más en la construcción del Estado nacional de los «moderados». Entonces el Ministerio se denominaba de Comercio, Industria y Obras Públicas.



a ser unos agentes poderosos de administración y de gobierno, con cuyo auxilio le será fácil al poder ejecutivo hacer sentir inmediatamente su acción tutelar o su mano severa en todos los ángulos de la monarquía a un tiempo mismo, estableciendo entre las diversas partes del Estado la cohesión y la unidad que constituyen la centralización y la fuerza real y efectiva<sup>23</sup>.

Con todo, cabe señalar que, si bien el ministro afirmaba lo anterior, lo hacía en postrer término. Por delante se refería a las vías de comunicación como el más eficaz medio para promover la “potencia productiva de las sociedades”, su “influjo bienhechor respecto a la civilización y al aumento de la riqueza pública está, no solo reconocido universalmente en teoría, sino sancionado por la experiencia de lo que acontece en otros países” y mencionaba los casos de Inglaterra, Estados Unidos, Francia, Bélgica, Holanda y una parte de Alemania. E incluso antepone el beneficio que se hacía a las clases más desfavorecidas; el hecho de “cambiar las condiciones de los Estados”; lo que aceleraba la difusión de las ideas y el hecho de “facilitar todas las relaciones que constituyen la vida de los pueblos”. Solo después le tocaba el turno a la administración y al gobierno.

El proyecto de ley del ministro Seijas Lozano, plasmó una política ferroviaria que reflejó en una interesante instrucción a los gobernadores de las provincias<sup>24</sup>. En ella se decía de los caminos de hierro que eran una “necesidad de nuestra época, (...) imprescindible, imperiosa y a la que no es dable resistir”. Integra la construcción de ferrocarriles con la red de carreteras existentes y por hacer y mantener. Insta al trabajo de los gobernadores en estos aspectos para fomentar al máximo el tendido. La lectura que efectúa de esta moderna tecnología se vincula con la producción y con el retraso comparativo: de no hacerse, será un obstáculo insalvable respecto a nuestros vecinos. Ya no se dice nada del control del territorio y eso es lo que es interesante: en el discurso oficial se ha sustituido el aspecto político por lo

---

<sup>23</sup> Diario de las sesiones de Cortes. Congreso de los Diputados. Apéndice 3º al nº 70, 24 de febrero de 1848, pp. 1413-1417, esp. 1413. Preámbulo del Proyecto de Ley sobre caminos de hierro. MATEO del PERAL, Diego, “Los orígenes...”, p. 48. PRO, Juan, *Bravo Murillo...*, esp. 151-152.

<sup>24</sup> Fue publicada en la Gaceta de Madrid por partes. La primera apareció en la *Gaceta de Madrid*, nº 5661, 29.1.1850. CÁRDENAS, Francisco de, *El Derecho Moderno, Revista de Jurisprudencia y Administración*, tomo VIII, Madrid, Establecimiento tipográfico de d. Ramón Rodríguez de Rivera, 1850, la publicó completa, pp. 44-65. En la Sección tercera aborda los Caminos, Canales y Puertos y demás Obras Públicas y en su capítulo 1 “De los caminos” trata, junto a las carreteras, de los ferrocarriles, pp. 58-62.

productivo y de retraso comparado con los vecinos. Estos argumentos dominaron todas las discusiones hasta la ley general de 1855. Esta prelación que se fue fraguando paso a paso, se reflejó en el tendido de la red y su ritmo.

Aunque fuera años más tarde, las compañías asumieron la “función administrativista” en el relato. En la primera memoria de MZA, elaborada a raíz de la Junta General de Accionistas reunida en Madrid el 29 de enero de 1857, si bien su contenido se centraba en glosar lo acontecido en la empresa en 1856 y en diseñar por dónde deberían ir las líneas fundamentales, se decía:

Establecer estas nuevas vías es la única manera de hacer de España un país unido, de propiciar intercambios de productos entre comarcas ricas, unas en trigo y otros productos agrícolas, otras en vinos, aceites y otros productos industriales, y finalmente abrir a todas estas riquezas una salida fácil hacia los puertos del Mediterráneo y hacia Francia y Portugal<sup>25</sup>.

El que se considera tercero de los proyectos de ley presentados contaba con un extenso preámbulo, mucho más largo que el propio proyecto, en el que su mentor, el ministro Reinoso, hacía un balance de lo mucho que las Cortes habían discutido sobre la materia en los años previos, como si todo empezara de nuevo. Se reforzó una idea que estaba presente en los proyectos previos, que tanto «moderados» como «progresistas» aceptaban, que era la de que todo el tendido se establecería en relación con Madrid. Si bien ello respondía a la necesidad económica de unificar el mercado, también redundaba en beneficio del control del territorio, aunque no se mencionara. Así se fijaba en el artículo 3º: “El sistema de ferro-carriles partirá desde Madrid como centro” y, desde allí por líneas de primera clase y de segunda o ramales, se uniría aquella con los “centros de producción” de Andalucía, Castilla, Mancha y Aragón<sup>26</sup>.

El marqués del Duero, en sesión del Senado de 6 de abril de 1853, hablaba así:

Todos estaban contestes en que la línea principal era la de Cádiz a Irún. Lo principal era de Cádiz a Madrid, porque lo primero para nosotros es el comercio con América; después venía la segunda línea para ponernos en comunicación con Europa. La tercera línea era la de Portugal, poniéndonos en relaciones con Lisboa y aun con Oporto. Todos comprenden la importancia que esto tiene para

---

<sup>25</sup> Compagnie des Chemins de Fer de Madrid à Saragosse et à Alicante. Rapport à l'Assemblée Générale des Actionnaires du 29 janvier 1857, p. 4. Traducción propia.

<sup>26</sup> Diario de las sesiones de Cortes. Congreso de los Diputados. Apéndice al nº 72, 6 de diciembre de 1851, pp. 2027-2037, esp. 2035.

España. La cuarta era la del Mediterráneo. ¿Por qué eligió el Gobierno la cuarta línea? No se explica. (...). ¿No son más importantes nuestros cuatro puertos de Cádiz, Vigo, Santander y Bilbao, que hacen el comercio con América y con Inglaterra? ¿Qué comercio vamos a buscar dentro del Mediterráneo?<sup>27</sup>.

Conviene recordar que todavía no existía el Canal de Suez, abierto a la navegación en noviembre de 1869. Se discutía, llevaban años con ello, cuál debía ser el tendido de la red ferroviaria en España. La inestabilidad política, la guerra civil, la quiebra de la Hacienda, entre otras razones de peso, explicaban el retraso. El marqués del Duero defendía que no había existido discrepancia en los debates previos acerca de cuáles debían ser las cuatro líneas básicas -establecidas desde el eje norte-sur de Cádiz a Irún- y su prelación -todas ellas con conexiones internacionales, salvo la cuarta, de ahí su posición-. El marqués dudaba de la honestidad de la decisión que había llevado a la cuarta a ser la primera.

Estas referencias muestran que los liberales españoles no desarrollaron este marco teórico sobre el desarrollo político del Estado que podía proporcionar el ferrocarril. No resulta fácil explicar por qué obviaron este aspecto. Todo indica que detrás estuvo, además de los factores que afectaron al desarrollo del mismo ferrocarril -inestabilidad política, conflictos armados, ruina de la Hacienda, estructura de incentivos jurídico-económicos insuficientes para atraer la inversión, etc.-, la apremiante necesidad de modernizar la economía. Y, ciertamente, conforme pasaron los años hasta la aprobación de la Ley general de 1855, las discusiones, razones y argumentos, se focalizaron en si debía ser el Estado o las empresas particulares quien construyera y explotara las líneas; en los lugares por los que pasarían las primeras líneas por razones económicas; y en los efectos económicos negativos del retardo en términos comparados respecto a los países de nuestro entorno<sup>28</sup>. Habían desaparecido del argumentario, más frecuente en los primeros momentos, otros intereses del Estado.

<sup>27</sup> Diario de las sesiones de Cortes. Senado. Sesión 6 de abril de 1853, nº 16, p. 232.

<sup>28</sup> Así lo abordó por ejemplo la Comisión parlamentaria de ferrocarriles de la legislatura 1849-1850 que estudiaba el proyecto de Ley de Seijas: “era urgentísimo emprender esta grande obra so pena de que la España se quedara tan rezagada de la Europa que no pudiera alcanzarla en medio siglo”. Sesión 14.2.1850, Archivo Cortes (ACD), Serie General, Leg. 88, nº 1. El proyecto de Ley del ministro Seijas, publicado en el apéndice 1 al Diario de las Sesiones de Cortes, nº 34 de 10 de enero de 1850, decía que, gracias a la paz del Reino, el Gobierno podía dedicarse a estudiar medidas, como la del ferrocarril en ese caso, para “aumentar la producción nacional, ensanchar los límites de nuestro comercio y acrecentar cuanto es dable el bienestar moral y material de los pueblos”. BARQUÍN, Rafael y LARRINAGA, Carlos, “Los límites

## 2. TERRITORIO Y FERROCARRIL

Son muchos los elementos históricos clave para estudiar, comprender y explicar la construcción del Estado español y su plasmación y consolidación en el territorio. Tantos también y, muchas veces los mismos, los que explican las resistencias y retrasos sufridos por esa corriente «moderada» de administrativistas que se erigieron en sus principales valedores para llevarlo a cabo. El retraso en disponer de red ferroviaria bien puede aceptarse como uno de ellos. Una vía para demostrar esta idea puede ser la de probar su relación con el territorio. La red ferroviaria vendría a entenderse como una herramienta poderosa al servicio del Estado para profundizar y acelerar su proyecto de construcción. Las significaciones que tiene esta idea de *herramienta poderosa* son múltiples.

Solo es una herramienta, no se trata de una clave existencial o de algo nuclear. La posibilidad de haber contado con un sistema de transporte rápido hubiera servido de herramienta para ayudar a resolver conflictos y problemas de competencias entre la administración civil y la militar: por ejemplo, entre los subdelegados de Fomento, con su función de representación de la administración central, y los capitanes generales. El nuevo Estado no solo luchó contra la tradición y la costumbre. Además, en la organización del territorio y por la racionalidad que requiere el proceso, es cierto que juega un papel esencial, por ejemplo, su división en provincias y partidos judiciales; pero no lo es menos que las grandes infraestructuras de transporte -carreteras, canales y caminos de hierro- vienen a ser como su armazón, lo que hace posible que la malla administrativa funcione del modo más eficiente. El desarrollo alcanzado por la red telegráfica entre 1852 y 1862, pudo paliar en algo los daños causados por el retraso del tendido férreo.

Como se ve en la tabla 1, en los años cincuenta solo cuatro capitales de provincia se habían unido por ferrocarril con Madrid, de ellas a su vez solo una era sede de Capitanía General. En los sesenta son otras veintiséis capitales las que se han unido y de ellas ocho son sede de Capitanía. Tres lo harán en los setenta (una es plaza con Capitanía). Diez más lo logran en los ochenta (una es plaza con Capitanía, la última que quedaba). Dos se unen en los noventa y Teruel en 1901. Como lo que aquí interesa es la cuestión político-

---

de la intervención pública. Ingenieros de Caminos y Ferrocarriles en España (1840-1877)”, en *Historia y Política*, 43, (2020), pp. 27-56. Efectúan un magnífico estudio sobre toda la tramitación que conllevó el proceso y, entrelíneas, propician una interpretación similar a la aquí abordada.

administrativa, los dos datos más relevantes son la unión de capitales de provincia y Capitanías con el centro político y de poder. A 31 de diciembre de 1860, solo están unidas a Madrid: Albacete, Valencia, Alicante y Guadalajara. Esto no significa que no se estuvieran construyendo otras líneas. Están unidas entre sí Valladolid, Palencia y Burgos; Barcelona y Lérida; y Córdoba con Sevilla hasta Puerto Real. Se aprecia asimismo un cambio en las ideas previas, pues es clara la prioridad mediterránea-levantina sobre la atlántica y Norte: los costes y dificultades técnicas retrasaron el tendido en esas regiones.

Quizá no se puedan obtener conclusiones definitivas de esta reposada cadencia temporal en la que se convirtió la unión del centro político de este *Estado* -pretendidamente- *grande* con las Capitanías y provincias. Sí se apuntan algunas evidencias, sujetas a la búsqueda de otras relaciones causales más fuertes. Por ejemplo: al tender la red ferroviaria no se eligió, en primer término, unir Madrid con las Capitanías Generales. Aunque tampoco hay una lógica política. El criterio en el proceso de tendido para elegir las capitales que primero se iban a unir con Madrid, lo aportaron las concesionarias y la racionalidad técnica<sup>29</sup>. El período comprendido entre 1861 y 1865 es espectacular en el tejido de la red y, por contraposición y en sentido contrario, también lo es el desierto entre 1866 y los ochenta. Que ni siquiera se pensara en una de las capitales gallegas para que quedara unida a ésta antes de 1885, resulta bastante ilustrativo de lo que se pretende transmitir: el Estado no convirtió el ferrocarril -y careció de medios para hacerlo claro está- en instrumento de presencia, en herramienta para construir el *Estado grande* concebido por los «moderados». La obra escrita de estos autores y administrativistas pertenece a la primera mitad del siglo y, como reconoció Pro, su proyecto no llegó a realizarse en su tiempo. La teoría estuvo nítida en Bravo Murillo, pero la ejecución no respondió exactamente a los conceptos, ni se hizo en los plazos que hubieran sido necesarios.

---

<sup>29</sup> La discusión parlamentaria al respecto fue grande y se convirtió en uno de los escollos para disponer de una Ley General. El criterio de inicio que todos aceptaron era el de establecer el “punto céntrico de partida” en Madrid, como dejó escrito en su proyecto Reinoso. A partir de ahí, las opciones de lo que pasó a partir de 1855, no podían ser muy diferentes de la evolución experimentada. Cfr. asimismo Horacio CAPEL: «Simulación...», p. 51 y el ya mencionado trabajo de Martí-Romeo y otros.

Tabla 1. Conexiones ferroviarias de Madrid con las capitales de provincia y las Capitanías Generales

Capital de Provincia	Año primera conexión	Conexión con Madrid	Sede Capitanía General
Madrid	1851	1851	SÍ
Albacete	1854	1855	
Valencia	1852	1857	SÍ
Alicante	1858	1858	
Guadalajara	1859	1859	
Ciudad Real	1861	1861	
Castellón de la Plana	1862	1862	
Barcelona	1848	1863	SÍ
Burgos	1860	1863	SÍ
Pamplona	1860	1863	SÍ
Valladolid	1860	1863	SÍ
Vitoria	1862	1863	SÍ
Zaragoza	1861	1863	SÍ
Ávila	1863	1863	
Bilbao	1863	1863	
Gerona	1862	1863	
León	1863	1863	
Lérida	1860	1863	
Logroño	1863	1863	
Palencia	1860	1863	
Huesca	1864	1864	
San Sebastián	1864	1864	
Zamora	1864	1864	
Sevilla	1859	1865	SÍ
Cádiz	1861	1865	
Córdoba	1859	1865	
Málaga	1863	1865	
Murcia	1863	1865	
Tarragona	1856	1865	
Badajoz	1864	1866	SÍ
Santander	1858	1866	
Granada	1866	1873	SÍ
Toledo	1876 (1939)*	1876 (1939)*	
Salamanca	1877	1877	
Huelva	1880	1880	
Cáceres	1881	1881	

Jaén	1881	1881	
Oviedo	1870	1881	
Cuenca	1883	1883	
Segovia	1884	1884	
La Coruña	1875	1885	SÍ
Lugo	1875	1885	
Orense	1881	1885	
Pontevedra	1884	1885	
Soria	1892	1892	
Almería	1895	1899	
Teruel	1901	1901	

Fuente: GARCÍA-RAYA, Joaquín, “Cronología básica del ferrocarril español de vía ancha”, Comunicación al IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, (2006). ESTEBAN OLIVER, Guillermo, *El Ferrocarril en España: Estaciones, Acceso a la red y Compañías Privadas 1848-1941*, (Tesis doctoral inédita), Universitat de Lleida, 2021, pp. 108-109 y elaboración propia.

\* En la primera fecha la estación más cercana a Toledo se encuentra a 13 km de su centro, mientras que en 1939 se construirá un ramal que conecte directamente la ciudad con la red.

No se incluyen las capitanías de Palma y Santa Cruz. A veces dejaron de ser sede de Capitanía Badajoz, Burgos y Pamplona, que pasaban a incluirse en las regiones de Andalucía (Sevilla), Castilla la Vieja (Valladolid) y Provincias Vascongadas (Vitoria)<sup>30</sup>. Con las reformas de 1893 de López Domínguez se redujo el número a siete: Madrid, Sevilla, Valencia, Barcelona, Zaragoza, Burgos y Valladolid<sup>31</sup>.

La información de la tabla 2 permite dar un paso más. Los partidos judiciales se pensaron como nuevos instrumentos en la construcción del Estado. Sus funciones iban más allá de la extensión de la administración de justicia por el territorio. Se concibieron como un escalón intermedio entre el municipio y la provincia con todas las funciones del Estado y no solo las de Justicia. De hecho, alcanzaron la consideración de capitales político-administrativas de un pequeño territorio<sup>32</sup>. Pues bien, a principios del siglo XX, ni la mitad de estos partidos judiciales tenían conexión con la red ferroviaria.

Organizar el territorio era el primer paso para construir el Estado, pero eso no se hacía solo con buenas intenciones, decretos o incluso instalaciones oficiales: nada como las infraestructuras de transporte. Podría argumentarse

<sup>30</sup> FERNÁNDEZ BASTARRECHE, Fernando, *El Ejército español en el siglo XIX*, Madrid, Siglo XXI, 1978.

<sup>31</sup> PUELL DE LA VILLA, Fernando, *Historia del Ejército en España*, Madrid, Alianza, 2005, p. 122.

<sup>32</sup> PRO, Juan, *La construcción...*, p. 214.

que quizá la red de caminos suplió la ausencia de conexiones ferroviarias, y sin duda fue así, pero la infraestructura es insuficiente sin los medios adecuados de circulación sobre ella.

Tabla 2. Conexión a la red ferroviaria de los partidos judiciales

	1860	1866	1877	1887	1900	1930
Número de Partidos Judiciales conectados	46	101	129	169	204	216
Porcentaje de Partidos Judiciales conectados	10,0	22,0	28,1	36,8	44,4	47,1

Fuente: ESTEBAN, Guillermo, *El Ferrocarril...* pp. 134-138.

Lo que la construcción del Estado exigía, como se ve por las dificultades para su implantación y lo prolongado de su proceso, era la articulación del territorio que solo las infraestructuras de transporte pueden ofrecer. No hace falta señalar que no bastaba con ellas<sup>33</sup>. El Estado no actuó acorde con la convicción de que el ferrocarril construía Estado y podía ayudar a controlar a los militares.

Ballbé considera que la militarización del orden público explica que pueda hablarse de militarismo en la España del siglo XIX: una herencia del Antiguo Régimen que no pudieron superar los liberales. Si bien este militarismo en España no fue una cuestión de los militares, se facilitó “por el elemento civil, incapacitado para presentar una alternativa propia de organización mínimamente eficiente para sostener el Estado”<sup>34</sup>. En su opinión, la militarización del orden público, la tipificación de algunos delitos y el que estos permanecieran en la jurisdicción militar en lugar de la civil, fueron algunos de los grandes problemas de la España del siglo XIX. Desde ahí a la politización de algunos sectores militares había un paso. Los Capitanes Generales dispusieron, por ejemplo, en la declaración de “estado

<sup>33</sup> Supera las dimensiones de este trabajo, pero estudiar desde la óptica de Eugen Weber, el significado de este retraso, ayudaría a clarificar otras cuestiones históricas. En su opinión el concepto de nación era de dudosa aplicación a la Francia anterior a 1870, por el retardo con que alcanzó al mundo campesino. Y ello con una red ferroviaria básica tendida antes. Según ESTEBAN, Guillermo, *El Ferrocarril...* p. 57, entre 1860 y 1900, el porcentaje de población con acceso a la red férrea (a menos de una hora de una estación) pasó del 12% al 41% y el de municipios del 4% al 21%. Estas cifras apuntan conclusiones más pesimistas que las de Weber para el caso español y respaldan otras mostradas respecto al retraso en la implantación del *Estado grande*.

<sup>34</sup> BALLBÉ, Manuel, *Orden público y militarismo en la España constitucional: (1812 - 1983)*, Madrid, Alianza, 1985, esp. p. 21.



de guerra” de la capacidad para reemplazar al poder civil en sus plazas. El principal instrumento para limitar este poder era jurídico, pero el ferrocarril pudo haber aportado la cercanía necesaria entre la capital política y la administración militar para reducir el peso de esta.

## CONCLUSIONES

En este trabajo se ha matizado y afinado el supuesto, tantas veces considerado válido, de que el ferrocarril asentó el poder central en España y, por tanto, habría contribuido a construir el Estado. Sostener tal afirmación categóricamente es más complicado si se atiende a la información disponible del Estado, a la del Ejército, o a la de las propias empresas ferroviarias: el ferrocarril en España se tendió como se tendió por razones estrictamente técnicas y de economía de medios en la búsqueda de suplantar a la red viaria y en la lógica comercial de las expectativas de las empresas ferroviarias<sup>35</sup>. Si bien esta afirmación no significa que ello no fuera un objetivo deseado, sí significa que no fue logrado con prontitud y que, de hecho, se relegó en beneficio de otros fines.

Como es lógico, no se tiene en cuenta al realizar esta afirmación conclusiva que, si proyectamos con perspectiva temporal y asumiendo el retraso que esta construcción experimentó, necesariamente habría que suavizarla y matizarla. Pero se ha demostrado que los primeros relatos sobre la construcción del ferrocarril ponían entre los argumentos principales el de la importancia que este medio tenía precisamente en la construcción del Estado. Conforme pasaron los años y el tendido se demoraba, del relato se apoderaron los argumentos económicos, el mercado, las expectativas de las concesionarias y el retraso comparativo respecto a los países de nuestro entorno y desaparecieron las razones políticas.

Para el Ejército, una institución adecuada con la que poner a prueba esta conclusión, el concepto de organización, no tuvo que ver con su implantación en el territorio. Se abordó con frecuencia el tema de las demarcaciones militares, pero no se cuestionaron los principios que habían llevado Capitanías y Regimientos a las ubicaciones en que se encontraban y que la disponibilidad del ferrocarril bien pudo modificar.

---

<sup>35</sup> Se han consultado actas del Consejo de Administración de Norte y MZA y Memorias de ambas empresas.

**BIBLIOGRAFÍA**

- BALLBÉ, Manuel, *Orden público y militarismo en la España constitucional: (1812 - 1983)*, Madrid, Alianza, 1985.
- BARQUÍN, Rafael y LARRINAGA, Carlos, “Los límites de la intervención pública. Ingenieros de Caminos y Ferrocarriles en España (1840-1877)”, en *Historia y Política*, 43, (2020), pp. 27-56.
- BEL, Germà, “Infrastructure and nation building: The regulation and financing of network transportation infrastructures in Spain (1720–2010)”, en *Business History*, 53:5 (2011), pp. 688-705.
- CAPEL, Horacio, “Simulación de una red de transportes: el caso de los ferrocarriles españoles”, en *Revista de Geografía*, 6:1, (1972), pp. 34-54.
- CÁRDENAS, Francisco de, *El Derecho Moderno, Revista de Jurisprudencia y Administración*, tomo VIII, Madrid, Establecimiento tipográfico de d. Ramón Rodríguez de Rivera, 1850.
- ELIAS, Norbert, *El proceso de la civilización: investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 1987.
- ESTEBAN OLIVER, Guillermo, *El Ferrocarril en España: Estaciones, Acceso a la red y Compañías Privadas 1848-1941*, (Tesis doctoral inédita), Universitat de Lleida, 2021.
- FERNÁNDEZ BASTARRECHE, Fernando, *El Ejército español en el siglo XIX*, Madrid, Siglo XXI, 1978.
- FIGES, Orlando, *Los europeos*, Barcelona, Taurus, 2020.
- GARCÍA-RAYA, Joaquín, “Cronología básica del ferrocarril español de vía ancha”, Comunicación al IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, (2006).

HERRANZ, Alfonso, *La dotación de infraestructuras en España, 1844-1935*, Madrid, Banco de España, 2004.

MARTÍ-HENNEBERG, Jordi, “The Role of the Railway Network in the Territorial Integration of Europe, 1850–2020”, en *Social Science History*, 45, (2021), pp. 221-231.

MARTÍ-ROMEO, Jaume, SAN JOSÉ, Adrià, MARTÍ-HENNEBERG, Jordi, “The Radiality of the Railway Network in Spain during its Early Stages (1830–67): An Assessment of its Territorial Coherence”, en *Social Science History*, 45, (2021), pp. 363-389.

MATEO DEL PERAL, Diego, “Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)”, en ARTOLA GALLEGO, Miguel (dir), *Los ferrocarriles en España*, Madrid, Banco de España, 1978, vol.1, pp. 31-159.

MORENO, Jesús, *El ancho de vía de los ferrocarriles españoles. De Espartero a Alfonso XIII*, Madrid, Toral Technical Trade S.L., 1996.

MUÑOZ RUBIO, Miguel, “El hilo liberal que conformó el rol estatal en la explotación ferroviaria”, en *Ábaco*, 108-109, (2021), pp. 47-56.

OLIVÁN, Alejandro, *De la administración pública con relación a España*, Madrid, Boix, 2ª ed. 1843 [1842].

PRO, Juan, “El Estado grande de los moderados en la España del siglo XIX”, en *Historia y Política*, 36 (2016a), pp. 19-48.

PRO, Juan, *Bravo Murillo. Política de orden en la España liberal*, Madrid, Síntesis, 2016b.

PRO, Juan, “El modelo francés en la construcción del Estado español: el momento moderado”, en *Revista de Estudios Políticos*, 175 (2017), pp. 299-329.

PRO, Juan, *La Construcción del Estado en España*, Madrid, Alianza, 2019.

PUELL DE LA VILLA, Fernando, *Historia del Ejército en España*, Madrid, Alianza, 2005.

WEBER, Eugen, *Peasants into Frenchmen. The Modernization of Rural France*, Stanford, Stanford U.P., 1976.

### OTRAS FUENTES

Actas del Consejo de Administración de Norte y MZA.

Memorias presentadas a las Juntas Generales de accionistas de Norte y MZA.

Archivo Cortes (ACD), Serie General.

Diario de las sesiones de Cortes. Congreso de los Diputados.

Diario de las sesiones de Cortes. Senado.

Gaceta de Madrid.