

BREVE ANÁLISIS DE LA EXPANSIÓN DEL FERROCARRIL

El inicio de la Revolución Industrial en la Europa de principios del XIX exigía formas más eficaces de llevar las materias primas hasta las nuevas fábricas y trasladar desde estas los productos terminados hasta los lugares de consumo al menor coste y lo mas rápido posible.

Las vías fluviales no eran capaces de absorber el trafico generado.

La combinación de la máquina de vapor que aumentó su potencia y el aumento de la dureza del acero, que podía soportar mayor peso, permitió el desarrollo de una gran innovación que cambiaría la fisonomía de nuestro mundo y desencadenaría la 2ª Revolución Industrial a partir de 1840.

Inglaterra, como líder, marco la pauta a seguir por los demás países que tenían intención de industrializarse.

En la tabla 2 se observa la expansión del ferrocarril en países representativos de cada continente, según su grado de desarrollo.

Para determinar este grado de desarrollo se ha calculado la densidad de la red en cada territorio. Esta relación se ha expresado en Km./ 10.000 Km². Hemos considerado el año 2000 como referente, suponiendo que las redes se han optimizado en los países desarrollados, y continúan creciendo a intensidades diferentes en los países emergentes.

Se ha calculado la tasa de crecimiento de cada periodo para detectar las etapas de máximo apogeo de cada territorio y su situación actual.

La tasa del año 2000 se ha multiplicado por 20 para mayor contraste, con el resto de intervalos.

Se ha omitido la evolución actual por continente y total mundial.

Para observar con mayor claridad los datos proporcionados por la tabla 2, se han representado gráficamente.

Trataremos de analizar la expansión del ferrocarril en el mundo desde dos enfoques:

El ferrocarril como negocio, y como medio de transporte de mercancías y pasajeros.

La R.I. generó una acumulación de capital sin precedentes. El desarrollo del sistema capitalista necesitaba de inversiones continuas para perpetuar el crecimiento económico.

En su origen, el ferrocarril absorbió la práctica totalidad de estas inversiones; implicaba la puesta en marcha de un tejido productivo que se retroalimentaba, en el que estaban involucrados todos los sectores. Las expectativas de enriquecimiento rápido eran elevadas, vía acciones en bolsa o de explotación.

Los incrementos de la productividad engulleron cada vez más mayor número de materias primas; se inició la expansión colonial. Con ello se pretendía abrir nuevos mercados y obtener mayores recursos.

De este modo se explica la expansión ferroviaria en los países coloniales de la época.

Son India ,Australia y Egipto quienes inician tempranamente su expansión, los dos primeros claramente exportadores de materias primas y minerales. El caso de Egipto, resulta curioso, pues la red probablemente actuaba de puente entre las rutas marítimas del mediterráneo y el Indico (todavía no existía el Canal de Suez).

La disposición de la red en estos territorios son en exclusiva para el transporte de mercancías.

En el continente europeo el diseño de las redes se combinaría con el transporte de pasajeros. Las ciudades mas importantes se unen creando una red de ámbito continental, propiciado este hecho por la asunción del mismo ancho vía.

En Gran Bretaña el potencial de crecimiento se agota en menos de cuatro décadas, el máximo fue alcanzado en las dos primeras, la drástica reducción se explica por la imposibilidad de rentabilizar los nuevos tendidos, las nuevas innovaciones (entre ellas el transporte por carretera) y por el diseño falto de racionalidad económica. Además, parte de este potencial se exporta a otros países donde existe oportunidad de negocio, este es el caso de España, Argentina y las colonias anglosajonas. A lo largo del S.XX la red se reduciría a la mitad.

En Alemania y Francia el potencial de crecimiento es prácticamente el mismo, no así la densidad, que en Alemania se duplica. Las necesidades de transporte de mercancías pesadas y la configuración del Estado en una federación así lo requerían. Alemania asume el liderazgo en este sentido (por encima de Gran Bretaña), ya que cuenta con la mayor producción de acero. Destaca la optimización temprana del diseño de las redes en ambos países. El Estado asumió la coordinación de la obras y se caracterizó por la concesión libre de especulaciones.

Francia continuó con el patrón británico de expansión colonial; Argelia inicia la construcción del ferrocarril a partir de que Francia se consolide como potencia colonial.

Estados Unidos cuenta con la mayor red de ferrocarriles del mundo y por el contrario su densidad se iguala a la de España.

¿ Que ha ocurrido en este País?. Tras la independencia de Gran Bretaña el territorio se dividió en dos zonas claramente delimitadas: El Norte, de talante industrial y el Sur, básicamente agrícola. El desarrollo del ferrocarril se inició en el Norte, pero no fue hasta el final de la guerra de Secesión (1861–65) cuando se produjo la vertebración de todo el País, alcanzado su máximo en la ultima década del S. XIX. La razón de este fuerte desarrollo proviene del intenso crecimiento demográfico, de su expansión territorial y de las necesidades de distribución de los de grandes recursos mineros de la costa oeste.

Los países iberoamericanos inician su desarrollo tras la independencia de sus metrópolis y el establecimiento de relaciones comerciales con las nuevas potencias, a las que exportarán buena parte de sus recursos minerales.

Actualmente continúan configurando una red nacional, destinada al transporte de mercancías y viajeros con tasas de crecimiento moderadas.

Destaca la originalidad de Japón, que despierta de su letargo tardíamente pero logra industrializarse con rapidez como demuestran las altas tasas de crecimiento y el aumento acelerado de la densidad de su red. Las inversiones en red ferroviaria han sido muy altas a lo largo del S.XX, como única excepción de los países más avanzados estudiados en esta tabla.

China es un País que merece una mención especial. Ha iniciado su desarrollo tardíamente, su potencial de crecimiento es constante y muy elevado , acorde con las expectativas de crecimiento económico y con su peso comercial en el mundo.

Sudáfrica ha sido un país que ha sufrido durante largo tiempo la opresión colonial, su potencial de crecimiento ha variado su tendencia a lo largo del S. XX, en función del comercio exterior.

Australia, ha sido, al igual que Estados Unidos, receptora de inmigrantes. Esta explosión demográfica exigió una mejora de la red ferroviaria, hasta entonces destinada exclusivamente al transporte de mercancías.

Conclusión:

Los países que iniciaron la expansión ferroviaria en sus albores han alcanzado tasas de crecimiento negativas o próximas al estancamiento.

Las Inversiones en Ferrocarril vuelven a recuperarse con los trenes de alta velocidad, a costa del desmantelamiento de las vías convencionales. Este hecho no se ve reflejado en nuestra tabla.

Los países emergentes continúan inmersos en un proceso de expansión ferroviaria, caracterizado por el uso alternativo del transporte de mercancías y pasajeros.

2