



Inicio Redacción Sociedad Economía Cultura Territorio Medio Ambiente Historia
Educación Ciencia Ciudades Política Deportes Opinión Libros



La expansión del ferrocarril en Europa, 1825-2010

20 February, 2016 by Mateu Morillas Torné

[L]a construcción de la primera línea de ferrocarril moderna del mundo unió en 1830 Liverpool con Manchester. Desde ese momento, la red se extendió y dominó el sector del transporte terrestre a medianos del siglo XIX. Pero fue paulatinamente sustituido por el transporte por carretera. En consecuencia, en la actualidad se ha convertido en un tema de interés académico, pero también de aficionados al ferrocarril. Prueba de ello son las numerosas asociaciones que difunden conocimientos alrededor de los ferrocarriles y defienden su patrimonio histórico.

Uno de los aspectos más interesantes es su implantación en el territorio. En este caso, en Europa, por ser cuna del ferrocarril en el mundo. Los mapas antiguos de ferrocarriles, originalmente destinados a los turistas, la información proporcionada por organismos oficiales y las publicaciones académicas permiten reconstruir la cronología de la apertura y cierre de las líneas a escala europea.

Las primeras líneas poco tienen que ver con las actuales. Se construyeron a principios del siglo XIX en las regiones mineras de Escocia y Gales, y sus locomotoras tenían frecuentemente tracción animal. Estas líneas eran

GeocritiQ

ISSN: 2385-5096

Depósito Legal: B

25039-2014

RECENT POSTS

[Vive la France, vive le football!](#)

[Una propuesta de geografía ciudadana](#)

[La imagen como recurso didáctico en la](#)

[Secundaria](#)

[El conflicto](#)

[socioterritorial de Santa María Ostula y la lucha](#)

financiadas por el capital privado y el Estado se limitó a legislar para fomentar la competencia.

La primera línea con tracción a vapor y servicio de pasajeros se construyó en 1825, y conectó Stockton con Darlington (40 km). George Stephenson, ingeniero constructor, decidió usar el ancho de vía más común en la región minera donde trabajaba: 1.422 mm. En 1830 se puso en servicio la considerada primera línea moderna del mundo, por ser únicamente con tracción a vapor, unir ciudades importantes y, desde sus inicios, tener ingresos elevados en el transporte de pasajeros. Se trata de la línea Liverpool-Manchester (97 km), por la que se añadió media pulgada de ancho de vía, llegando al actual estándar: 1.435 mm.

Este hecho comportó consecuencias importantes. El mismo Stephenson y otros ingenieros ingleses lo utilizaron para construir la infraestructura en otros países de Europa. Así, Holanda, que inicialmente utilizaba el ancho de 1.945 mm, tuvo que ceder ante las presiones de Prusia para adaptarse a los 1.435 mm. Lo mismo ocurrió con el Ducado de Baden (Alemania), después de haberla iniciado a 1.600 mm. Sin embargo, España y Portugal (1.668 mm), Rusia, Finlandia y Republicas Bálticas (1.524 mm) e Irlanda (1.600 mm) no adaptaron su red, cosa que ha dificultado cruzar sus fronteras en ferrocarril.

Aparte del Reino Unido, otro país en iniciar tempranamente la construcción de la infraestructura ferroviaria fue Francia. Sus primeras líneas enlazaban las minas de carbón y centros industriales con la red de vías navegables. Sin embargo, su insuficiente capital privado obligó a constituir un sistema de economía mixta, basado en la concesión de líneas por periodos de 99 años. Esto provocó debates entre defensores del *laissez faire* y partidarios del control público del servicio.

En el imperio Austrohúngaro, Alemania y Bélgica se construyeron también muy tempranamente las primeras líneas. La mayoría de ellas, de servicio exclusivamente minero o de conexión de ciudades portuarias con vías navegables interiores.

La red empezó a crecer en toda Europa y en 1870, cuando casi todos los países habían construido al menos una línea –excepto el Imperio Otomano–, dos terceras partes de la infraestructura en el continente se concentraban en el Reino Unido, Francia, Bélgica y Alemania. Pero a partir de este año, hasta finales de la década de 1930, hubo una mayor expansión de la red en la periferia: países nórdicos, Europa del Este y Península Ibérica.

La Segunda Guerra Mundial supuso un punto de inflexión en la expansión de la infraestructura ferroviaria. A finales de los años 30 parte de la red de Francia quedó cerrada. Más tarde, en el Reino Unido se cerraron casi

entre territorialidades en el campo mexicano
Los Sin Domicilio Fijo en París

RECENT COMMENTS

Roberto on [España: descomposición o reorganización territorial constitucional](#)
Joan Aliaga on [¿Qué Europa se nos ofrece en la cultura escolar?](#)
Lesby Mendez on [Desde la Geografía: ciencia y tecnología en una sociedad de la información geográfica](#)
David Lama on [La música de las ciudades](#)
Carmen Machí Ferrer on [Contacto](#)

REVISTAS ASOCIADAS

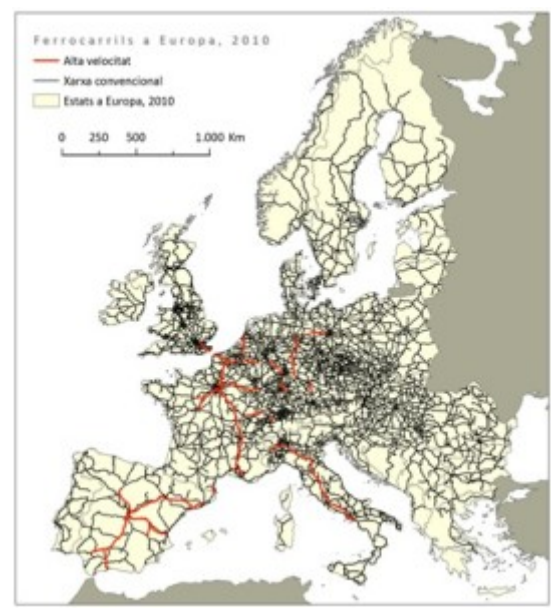
- * [Ábaco. Revista de Cultura y Ciencias Sociales](#)
- * [ACE](#)
- * [AFIN](#)
- * [Ar@cne](#)
- * [Asclepio](#)
- * [Ateliê Geográfico](#)
- * [Biblio 3W](#)
- * [Boletín de Estudios Geográficos](#)
- * [Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles](#)
- * [BOTICA. Revista médica digital](#)
- * [Cidades](#)
- * [CIDEHUS. Centro Interdisciplinario de História, Culturas e Sociedades da Universidade de Évora](#)

15.000 km, la mitad de su red, en tan solo 20 años (1950-1970). Otros países, como Alemania, Suecia, Dinamarca y, en menos proporción, España, Portugal y Noruega también cerraron parte de su red a partir de 1970.

Finalmente, llegó la alta velocidad. Pese a ser una tecnología reciente, puesta en marcha a finales del siglo XX, ya en 1903 de forma experimental se consiguieron velocidades altas con ferrocarril en Alemania. Pero fue en 1964 en Japón donde se implantó esta tecnología por primera vez. Dentro de Europa, en 1976 en Italia (la *Direttissima*, entre Roma y Florencia) y en 1981 en Francia (París-Lyon) fueron las primeras líneas de alta velocidad en servicio.

Si a finales del siglo XX Francia lideró la construcción de la alta velocidad ferroviaria en Europa, a partir del siglo XXI España tomó este rol: a principios de la década del 2010 se convirtió en el primer país europeo en longitud de red de alta velocidad y segundo en el mundo, detrás de China. Esta política ha sido objeto de críticas de expertos en la materia por promover una red ineficiente y deficitaria.

Un caso curioso en la alta velocidad es el del Reino Unido. El país que fue líder en el siglo XIX en impulsar una red de ferrocarriles por todo el país, solamente ha construido una línea. Y, al contrario que España, Francia o Italia, esta línea ha servido para conectar su capital (Londres) con el exterior (Francia). Esta curiosidad cobra mayor relevancia, puesto que ha sido necesaria una inversión mucho mayor para cruzar el Canal de la Mancha a través de un túnel marítimo.



Ferrocarriles en servicio, 2010

A grandes rasgos, y a modo de resumen, la construcción de la infraestructura ferroviaria en el continente ha pasado por cinco fases: 1)

- * Cuadernos de Turismo
- * Cuadernos de Geografía – Revista Colombiana de Geografía
- * Didáctica de las Ciencias Experimentales y Sociales
- * Documents d'Anàlisi Geogràfica
- * Espaço e Economia
- * ESTOA
- * e-art Documents
- * Finisterra
- * Fundación Centro de Estudios Históricos e Investigaciones Locales
- * GEA-CLÍO
- * Geoforo Iberoamericano sobre Educación, Geografía y Sociedad
- * GeoGraphos
- * Hábitat y Sociedad
- * INCUNA, Industria, Cultura y Naturaleza
- * Investigaciones Geográficas
- * Investigaciones Geográficas – Boletín del Instituto de Geografía
- * Lluç
- * Mediterráneo Económico
- * Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina
- * Papeles de Geografía
- * Polígonos. Revista de Geografía
- * Quaderns d'Història de l'Enginyeria
- * Revista de Geografia – Norte Grande
- * Revista Geográfica de Valparaíso
- * Revista Política e Planejamento Regional – RPPR
- * Scripta Nova
- * Sociedade e Território

Los inicios en Inglaterra y Gales, 2) la primera expansión en Europa occidental, 3) una segunda expansión en los países periféricos, 4) cierre de líneas, y 5) construcción de la alta velocidad. Dentro de cada país, el ritmo de construcción ha sido muy diferente, en función de su desarrollo, de las estrategias económicas y de integración territorial, y a las condiciones geográficas, entre otras. Pero todos ellos han visto un auge de su red, en periodos e intensidades diferentes, hasta que algunas líneas han quedado inutilizadas por la guerra o por haber dejado de ser rentables ante la eclosión del automóvil. Entonces, aquellas que además de deficitarias, carecían de interés público, han acabado cerradas.

Para mayor información:

MORILLAS TORNÉ, Mateu. Evolució del ferrocarril a Europa. En: *Evolució del ferrocarril a Europa i la seva influència en els canvis en la distribució de la població. El cas d'Espanya, 1848-2010*. [en línea]. Tesis doctoral. Universitat de Lleida, 2014. Disponible en <<http://hdl.handle.net/10803/285340>>.

Mateu Morillas Torné es Doctor en Geografía por la Universitat de Lleida.

Ficha bibliográfica:

MORILLAS TORNÉ, Mateu. La expansión del ferrocarril en Europa, 1825-2010. *GeocritiQ*. 20 de febrero de 2016, nº 204. [ISSN: 2385-5096]. <<http://www.geocritiq.com/2016/02/la-expansion-del-ferrocarril-en-europa-1825-2010>>

This entry was posted in Historia, Territorio and tagged Europa, ferrocarril, geografía del transporte, patrimonio histórico. Bookmark the permalink.

← Una “Nueva Barcelona” en el Danubio fue el refugio de los exiliados de otra guerra civil

Los premios anuales al mejor edificio de Barcelona (1899-1930): ¿garantía de conservación? →

One thought on “La expansión del ferrocarril en Europa, 1825-2010”



ernesto ángel ciunne says:

10 February, 2018 at 10:21 pm

encontré en la web su artículo sobre la evolución de los ferrocarriles , 1825 – 2010.

soy investigador de la temática ferroviaria, aquí en rosario, argentina.

Reply

* Treballs de la Societat Catalana de Geografia
* Trienio
* ZARCH. Journal of Interdisciplinary Studies in Architecture and Urbanism

ARCHIVES

September 2018 (2)
August 2018 (1)
July 2018 (3)
June 2018 (3)
May 2018 (6)
April 2018 (6)
March 2018 (7)
February 2018 (6)
January 2018 (7)
December 2017 (8)
November 2017 (7)
October 2017 (7)
September 2017 (6)
August 2017 (7)
July 2017 (7)
June 2017 (6)
May 2017 (7)
April 2017 (7)
March 2017 (8)
February 2017 (7)
January 2017 (7)
December 2016 (7)
November 2016 (7)
October 2016 (7)
September 2016 (7)
August 2016 (7)
July 2016 (7)
June 2016 (7)
May 2016 (7)
April 2016 (7)
March 2016 (7)
February 2016 (6)
January 2016 (8)
December 2015 (7)
November 2015 (7)
October 2015 (7)
September 2015 (7)
August 2015 (7)
July 2015 (7)
June 2015 (7)
May 2015 (7)

Estoy buscando información sobre el rol que cumplieron durante la segunda guerra mundial. Desde el punto de vista estratégico. Gracias. saludos.

Leave a Reply

Your email address will not be published. Required fields are marked *

Comment

Name *

Email *

Website

No soc un robot

reCAPTCHA
 Privadesa - Condicions

Post Comment

[April 2015 \(7\)](#)
[March 2015 \(7\)](#)
[February 2015 \(6\)](#)
[January 2015 \(7\)](#)
[December 2014 \(7\)](#)
[November 2014 \(7\)](#)
[October 2014 \(7\)](#)
[September 2014 \(7\)](#)
[August 2014 \(7\)](#)
[July 2014 \(9\)](#)
[June 2014 \(9\)](#)
[May 2014 \(7\)](#)
[April 2014 \(7\)](#)
[March 2014 \(7\)](#)
[February 2014 \(6\)](#)
[January 2014 \(7\)](#)
[December 2013 \(6\)](#)
[November 2013 \(7\)](#)
[October 2013 \(8\)](#)

CATEGORIES

[Ciencia \(40\)](#)
[Ciudades \(84\)](#)
[Cultura \(19\)](#)
[Deportes \(7\)](#)
[Economía \(73\)](#)
[Educación \(33\)](#)
[Historia \(87\)](#)
[Libros \(26\)](#)
[Medio Ambiente \(41\)](#)
[Opinión \(30\)](#)
[Política \(51\)](#)
[Sociedad \(89\)](#)
[Territorio \(120\)](#)

TAGS

[América Latina](#) [Andalucía](#)
[Argentina](#)
[Barcelona](#)
[Brasil](#) [burbuja](#)
[inmobiliaria](#)
[cartografía](#) [Catalunya](#)
[Cataluña](#) [ciencia](#)
[Ciudadanía](#) [cohesión](#)
[territorial](#) [Colombia](#) [crisis](#)
[crisis económica](#)
[democracia](#) [desarrollo](#)

rural difusión educación
espacio público
España Estado
Europa ferrocarril
frontera Geografía
globalización
inmigración modernización
México paisaje
patrimonio
patrimonio cultural
patrimonio natural
planificación urbana
Portugal sostenibilidad
turismo turismo
urbano Unión Europea
urbanismo
urbanización utopía
Valencia vivienda

Proudly powered by [WordPress](#) | Theme: [Sundance](#) by [WordPress.com](#).