

Las obras públicas y el marco institucional durante la Restauración. El Ministerio de Fomento (1875-1913)

Domingo Cuéllar Villar*

1. Introducción¹

El estudio de la actuación del Ministerio de Fomento durante la Restauración y sus diferentes competencias constituye el principal objetivo de este trabajo. Haremos una primera referencia a la evolución de las competencias y estructura que tuvo el departamento ministerial durante este período. En un segundo apartado registraremos las modificaciones legislativas más importantes que se produjeron y daremos cuenta de la intensa relación existente entre el sistema parlamentario y la política de obras públicas. A continuación, analizaremos, en los distintos apartados de obras públicas, los capítulos inversores y los resultados más relevantes, que no fueron todo lo deseables que se hubieran querido, teniendo en cuenta además, la enorme actividad planificadora del momento. En las conclusiones se hará recuento de lo estudiado, haciendo hincapié en el negativo papel jugado por los intereses políticos que subvirtió la programación de inversiones en obras públicas y generaría una situación de colapso en la realización de obras públicas.

¹ Este trabajo ha contado con el apoyo del Servicio de Estudios del Banco de España, en su programa de becas para la elaboración de tesis doctorales sobre temas de Historia Económica. De igual manera, el autor quiere dejar constancia de la deuda contraída con los profesores Andrés Sánchez Picón y Javier Vidal Olivares, cuyos oportunos e interesantes comentarios han servido para enriquecer el resultado final. Los errores que pudieran persistir corresponden a la exclusiva responsabilidad del autor.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

Los protagonistas de las reseñas biográficas que se presentan al final serán el Conde de Toreno, conservador en los primeros gobiernos canovistas y que encabezó un largo ministerio de cuatro años, inédito en la historia política del siglo XIX, y José Gasset, definido como el sempiterno ministro de Fomento, que alcanzó dicho puesto hasta en diez ocasiones y que se distinguiría por sus ideas regeneracionistas impulsoras de políticas hidráulicas.

2. El Ministerio de Fomento durante la Restauración: consolidación y reorganización

El Ministerio de Fomento, gestado en la década de los años treinta y nacido formalmente en 1851, tenía entre sus numerosas atribuciones un amplio abanico de actuaciones y competencias que abarcaban intereses educativos, culturales y económicos. Aquéllos comprendían atenciones sobre Instrucción Pública y Bellas Artes, contando siempre con una dirección general propia, mientras los relacionados con las actividades económicas y productivas habían sido englobados en una o dos direcciones generales, separándose en este segundo caso las obras públicas de la agricultura, el comercio y la industria. Las diferentes variaciones habidas en la concepción de la planta del ministerio no afectaron especialmente a las atribuciones y funcionamiento general del mismo. Los sucesivos cambios políticos y ministeriales producidos a lo largo del siglo XIX no iban a transformar el espíritu de la concepción general de este departamento; la llegada de los gobiernos de la Restauración, tampoco. Sin embargo, esa dualidad de funciones a la que hemos hecho referencia siempre estuvo presente entre los gestores y responsables del mismo. Así, en abril de 1900, Silvela decidía separar la cartera de Fomento en las dos reseñadas².

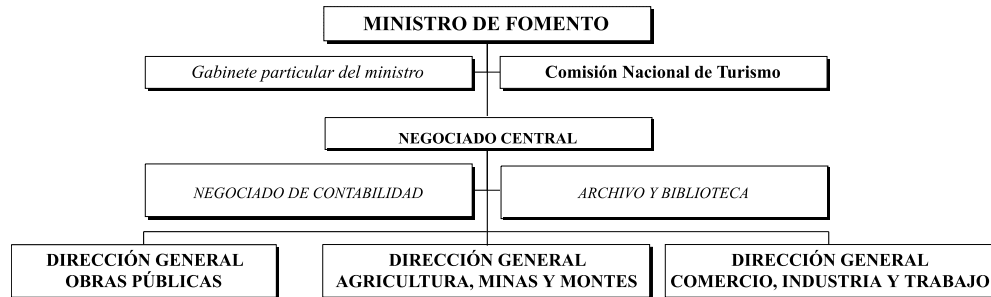
El nombre del nuevo ministerio, Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, se mantendría durante sólo cinco años, pasados los cuales se recuperaría la terminología de Fomento pero sin añadirle nuevas competencias³. Sí se sucederían entradas y salidas en las funciones del ministerio en los años sucesivos, entre las nuevas jurisdicciones que se sumarían al ministerio en este período estarían las de Turismo (1905), Trabajo (1910) y Emigración (1911). Entre las sustracciones sólo sería reseñable la pérdida de atribuciones sobre el Instituto Geográfico y Estadístico en 1900, aunque sí serían más destacables en la década de los veinte, momento en el cual se configuraría una orientación casi exclusiva hacia las obras públicas⁴.

² El RD de 18 de abril de 1900 dividía el antiguo Ministerio de Fomento en dos departamentos ministeriales: Instrucción Pública y Bellas Artes, cuyas competencias abarcaban la enseñanza pública y privada, el fomento de las Ciencias y de las Letras, Bellas Artes, Archivos, Bibliotecas y Museos, además de la Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico; por su parte, en el otro departamento creado, de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, se atenderá a los asuntos de ferrocarriles, carreteras, canales, puertos, faros y balizas, además de los de agricultura, industria y comercio. Martínez Alcubilla (1894), VII, pp. 452-453.

Aurelio Gúaíta nos transcribe la interpretación de Natalio Rivas sobre este proceso. En ella el cacique granadino afirma que la subdivisión del departamento ministerial obedecía a la necesidad de dar un puesto a Gasset, Gúaíta (1984), p. 87. Sin embargo, podemos entender que en la decisión de Silvela pesaría más la lógica de separar dos competencias que ya se habían definido como claramente diferentes, además, el acierto de la medida se puede confirmar en la permanencia histórica de tal decisión.

³ El RD de 6 de octubre de 1905 sancionaba el nuevo cambio, y recuperaba «el nombre expresivo de Ministerio de Fomento», Martínez Alcubilla (1894), VII, pp. 461-462.

⁴ Gúaíta (1984), pp. 95-103. La creación de la Oficina Turística, cuyo cometido era fomentar la potencialidad de España en esta materia, se convertiría en pionera en el contexto internacional. Pellejero Martínez (1999), p. 22 y ss. Igualmente resulta destacable la creación de la Escuela de Aviación en 1913, que estuvo adscrita al Ministerio de Fomento, y que constituiría el punto de partida para el despegue de la aeronáutica en España, AENA (1966).

Organigrama del Ministerio de Fomento (1905)

FUENTE: Martínez Alcubilla (1894), VII, p. 461 y ss.

3. El marco legislativo y la perversión del sistema parlamentario

La Restauración traería, entre otras cuestiones, una revisión completa de la legislación emanada del período llamado revolucionario y que había supuesto una evolución liberal en la concepción de las obras públicas en España⁵. Los nuevos dirigentes españoles abordarían esta profunda reforma en el marco planteado por la Ley de Bases para la legislación de obras públicas sancionada el 29 de diciembre de 1876⁶, cuya aprobación generaría un debate de cierta entidad en su tramitación parlamentaria, cuestión, por otra parte, novedosa en la anodina dialéctica parlamentaria española sobre obras públicas del período precedente⁷.

En realidad, el proceso se planteaba como una revisión completa de la legislación emanada durante el Sexenio, con el objetivo de recuperar gran parte de lo legislado con anterioridad y sólo mantener aquellas disposiciones del período revolucionario que se acomodaban al nuevo régimen⁸. Obras públicas serían consideradas aquellas que tuvieran un aprovechamiento e interés general, diferenciando las que se hallaban a cargo del Estado, de las provincias o de los municipios. Igualmente, tal y como propugnaba el decreto de 1868, los particulares seguían facultados a ejecutar obras que no afecten a dominio público y no exijan expropiación forzosa, siempre y cuando se atengan a los reglamentos de seguridad y salubridad públicas.

La aparente mayor libertad concedida a las provincias y municipios, los cuales estaban facultados para presentar sus propios planes de obras públicas, quedaba constreñida por la precariedad económica de estas administraciones, que si bien, en la mayoría de los casos, emitieron y sometieron a la aprobación de

⁵ Este planteamiento 'liberal' arranca de los argumentos de Adam Smith, el cual reclamaba, en su obra magna *La riqueza de las naciones*, la obligación por parte del Estado de proporcionar los recursos suficientes para ciertas obras públicas, que por su elevado coste nunca serían asumidas por la industria privada. Smith (2001), p. 660. La regulación de todos estos procesos sería acometida con empeño por los gobiernos sucesivos, las dotaciones presupuestarias, como veremos, serán mucho más exiguas.

⁶ Martínez Alcubilla (1894), VII, pp. 700-702.

⁷ Frax Rosales (1996), pp. 513-516.

⁸ En un apretado repaso legislativo, además de la referida Ley de Bases, se aprobarían sucesivamente la Ley General de Obras Públicas (Martínez Alcubilla, 1894, VII, pp. 702-712), Ley General de Carreteras (Martínez Alcubilla, 1894, II, pp. 208-212), Ley de Ferrocarriles (Martínez Alcubilla, 1894, IV, p. 93), Ley de Aguas (Martínez Alcubilla, 1894, II, p. 200), Ley de Puertos (Martínez Alcubilla, 1894, VIII, pp. 260-266), con sus correspondientes reglamentos, por referenciar las más destacadas.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

la superioridad sus proyectos de infraestructuras, no los podrían llevar a cabo y esperarían a que leyes especiales los ‘ascendieran’ de rango y así ser construidos con fondos del Estado.

El régimen de concesiones de las obras públicas, el retorno al sistema de pública subasta y la necesidad de subvencionar su construcción, en aquellos casos en los que se realizaran por empresas privadas, serán algunos de los cambios que más afectarían a su desarrollo durante la Restauración. En las concesiones para explotación por parte de particulares o compañías quedaría derogada la perpetuidad de la explotación y se fijaba un marco de concesión de 99 años, a contar desde el momento de la adjudicación administrativa. Es decir, se daba libre curso a la actividad privada, pero quedaba subyacente el carácter de utilidad pública de este tipo de dotaciones infraestructurales, vitales para el desarrollo económico de un país o región. La subasta pública, entendida como un proceso más justo y que ahorraría recursos al Estado, vendría a sustituir al implantado durante el Sexenio de adjudicación directa y que tantas críticas levantaría por parte sobre todo de los ingenieros, los cuales entendían que se prestaban a componendas⁹. Bien es cierto que el propio sistema de subasta pública, aplicado sólo con el rigor de la búsqueda de la mayor rebaja en su coste final, sin tener en cuenta la fiabilidad de la empresa concesionaria y el resultado final de la obra, también generaba rechazo¹⁰.

La política de subvenciones para construcción de obras públicas declaradas de interés general, retomaría los planteamientos de la legislación previa a 1868¹¹. Se buscaba el principio de repartir la concesión de subvenciones de la manera más adecuada y que su concesión vendría regulada por una ley. Se incluían en este apartado tanto las subvenciones directas como las indirectas, como era el caso de la franquicia de los derechos de aduanas¹².

La efectividad de esta amplia labor legislativa y reguladora quedaría mediaticada y amordazada por las prácticas caciquiles y corruptelas que utilizarían a las obras públicas como reclamo en sus distritos electorales. La perversión del sistema parlamentario, como veremos más adelante, se concretará en la multiplicación de leyes que otorgarán el estatus de interés nacional a obras públicas, carreteras o puertos, que en el mejor de los casos tendrían una incumbencia local. Además, como acertadamente nos recuerda Mercedes Cabrera, la rigidez del sistema de turnos impedía una mayor ‘naturalidad’ en el tratamiento de la política económica española¹³.

⁹ Alzola Minondo (1991), p. 380.

¹⁰ También en este caso Alzola llama la atención sobre la desconfianza de la Administración española y aboga por sistemas de adjudicación parecidos a los de la vecina Francia, en los que las empresas concursantes deben estar provistas de sus ‘títulos de capacidad’, Alzola Minondo (1991), pp. 358-359.

¹¹ A pesar de declarar la supresión del sistema de subvenciones para la financiación de obras públicas, los hombres del Sexenio se verían obligados a mantener este tipo de incentivos, especialmente en lo concerniente a las empresas ferroviarias. Laureano Figuerola, ministro de Hacienda, justificaba tal decisión en la «palabra empeñada» por los gobiernos anteriores para conceder una subvención que él no hubiera propuesto «después de las cuantiosas subvenciones que se les otorgaron en las respectivas leyes de concesión, porque considera que la resolución definitiva de la cuestión de los ferrocarriles no consiste en dar nuevas subvenciones, ni deben ser los contribuyentes responsables de los errores de apreciación de las empresas, y de las consecuencias de su gestión, no siempre, acaso, tan económica y acertada como hubiera sido de desear». Cambó Batlle (1918), vol. 1, pp. 77-78.

¹² Frax Rosales (1996), p. 527.

¹³ Cabrera Calvo-Sotelo (1991), p. 377. Sobre el caciquismo y las características del sistema de turnos, Costa (1998), Tusell (1976), Varela (2001).

4. Atenciones y desatenciones a la obra pública

A pesar de ser frecuente el recurso a los principios ideológicos para justificar ciertas insuficiencias, tal y como nos advierte el profesor Gómez Mendoza, el arraigo de las ideas liberales en nuestros gobernantes fue un motivo bastante menos decisivo de lo que establecía la realidad palmaria del lamentable estado en el que se encontraban las finanzas públicas¹⁴. Se introduce aquí un aspecto esencial, las deficiencias de la Hacienda Pública y la imposibilidad de establecer una reforma fiscal que dote al Estado de mayores recursos¹⁵, provocaría en los hombres del diecinueve las urgencias de proveer de infraestructuras sólo en parte a la sociedad, y más teniendo en cuenta que esta línea radical tuvo menos presencia en España, incluso en los años más 'liberales' del período, en plena vorágine del Sexenio en el que las políticas económicas estuvieron dominadas por sectores más reformistas¹⁶.

Comín nos da cuenta de la evolución del gasto público en este período, estancado a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX en torno al 10 por 100 del PIB para iniciar un ligero repunte en los primeros años del XX. Los gastos de carácter general y los de defensa y seguridad acapararían gran parte del presupuesto estatal, por el contrario los gastos referidos a bienes sociales o a servicios económicos estarían más constreñidos. Éstos últimos, que englobarían infraestructuras y comunicaciones, se mantendrían en torno al 10 por 100 de los presupuestos totales, sin embargo, la evolución del período fue de progresiva recuperación tomando como punto de partida la recesión inversora del Sexenio, para alcanzar un cénit en 1882, momento desde el cual se descende hasta la crisis de fin de siglo. El proceso se recupera nuevamente para alcanzar un máximo histórico en 1913¹⁷.

El enorme peso de la maquinaria pública acapararía la mayor parte de los presupuestos, privando al país del impulso motor de inversión en funciones económicas que posibilitaran el crecimiento económico, redujeran los efectos de las crisis coyunturales y redistribuyeran la renta. El Tesoro quedaba agotado «manteniendo a las tropas y pagando a los funcionarios. En funciones económicas se invertía poco, y no se gastaba prácticamente nada en educación y sanidad»¹⁸.

Pero, para tener una idea lo más acertada posible sobre el papel que jugó el Estado en la generación de inversiones de infraestructuras hay que tener en cuenta dos elementos que matizan ese negativo juicio. Por un lado, estaría el hecho de entender que no toda la inversión que se realizó en la construcción de ferrocarriles, carreteras, caminos o puertos está recogida en las liquidaciones presupuestarias; muchas ayudas públicas para el fomento de la actividad privada se financiaron directamente con títulos de la deuda pública y mediante gastos fiscales. En segundo lugar, hay que destacar el papel jugado por la demanda social, como elemento que se contrapone al factor oferta por el Estado, en la provisión de los bienes y servicios públicos. Bajo esta premisa se puede entender que la configuración política de la Restauración del siglo XIX no

¹⁴ Gómez Mendoza (1991), p. 178.

¹⁵ Esta decisión de mantener un sistema fiscal atrasado tendría como coste social la imposibilidad de disponer de unas infraestructuras económicas adecuadas y suficientes para el crecimiento del país. Comín Comín (1996b), p. 24.

¹⁶ Costas Comesaña (1988), p. 175 y ss.

¹⁷ Comín Comín (1996), pp. 28-43.

¹⁸ Comín Comín (1996), p. 50.

LOS MINISTROS DE FOMENTO EN EL SIGLO XIX

Francisco de Borja Queipo de Llano, Conde de Toreno

[06/10/1840] - [31/01/1890]



Nacido en Madrid, e hijo del ilustre político liberal que fue presidente del Consejo de Ministros en 1835 del que heredaría el título nobiliario, realizó sus primeros estudios en el Instituto del Noviciado. Proseguiría su labor formativa en la Universidad Central, donde estudiaría Filosofía y algunos años de Derecho y, al igual que su padre, participaría en la vida política desde muy joven llegando a ser en 1864 diputado por el antiguo partido moderado en representación de la provincia de Oviedo, escaño que renovararía hasta su muerte. También se aplicaría a la política municipal de la capital del reino, siendo concejal desde 1868 hasta 1874. Desde ese momento se implicaría activamente en el triunfo de la Restauración monárquica en la persona de Alfonso XII y fundó un diario, *El Tiempo*, que habría de señalarse como tribuna de los alfonsinos y azote de los republicanos, a los que atacaría con ímpetu. Con el triunfo del golpe de

Martínez Campos en diciembre de 1874 sería designado alcalde de Madrid, puesto en el que permanecería menos de un año, pues en diciembre de 1875 sería nombrado ministro de Fomento en el segundo gobierno de Cánovas, iniciándose a partir de este momento una plena dedicación a funciones ministeriales y parlamentarias hasta su muerte en 1890.

Su labor al frente del *Ministerio* de Fomento fue amplia y sorprendentemente larga, constituyéndose en un raro ejemplo de permanencia al frente de una cartera ministerial, aprovechándose de la estabilidad del gobierno de Cánovas, cuyo mandato se prolongaría desde diciembre de 1875 hasta marzo de 1879. En este largo período se encargaría básicamente de desmontar el denso programa liberal del Sexenio, así se emitirían sucesivamente las leyes de bases de obras públicas y las específicas que habían de regir cada tipo de obra, igualmente correspondería a Toreno dar cuenta de una nueva planificación tanto en lo referido a carreteras, como a ferrocarriles y puertos. Suya sería también la responsabilidad del artículo adicional del Plan de Carreteras de 1877 y que provocaría la programación desproporcionada de éstas.

El siguiente presidente del Gobierno, el general Martínez Campos, lo mantendría en su cargo al frente de la cartera de Fomento hasta diciembre de ese mismo año, en que nuevamente

Cánovas se haría con la jefatura del Gobierno y sustituiría a Queipo de Llano por Fermín Lasala, otorgándole a aquél la cartera de Estado. Sólo estuvo dos meses en este puesto, ya que sería inmediatamente nombrado presidente del Congreso de los Diputados, permaneciendo ahí hasta su muerte. Durante su época ministerial en Fomento también había cubierto de manera interina la cartera de Gobernación en varias ocasiones. Igualmente, llegaría a ser nombrado en 1884 gobernador civil de Madrid. Pocos días antes de su muerte, el 31 de enero, asistiría a consultas de la reina regente con motivo de una crisis de gobierno.

Además de sus tareas políticas, su producción intelectual y sus actividades sociales y científicas serían abundantes. Pertenecía a la Orden de Santiago, fue miembro de la Academia de las Ciencias Morales y Políticas, además de ser presidente de la Sociedad Geográfica de Madrid y vocal del Consejo Superior de Agricultura. En su tarea de escritor dejó un abundante número de artículos periodísticos y de notables discursos de los más variados temas políticos y sociales, cultivó la historia con obras como *Cartas de Indias y la Historia de Felipe II*. Desde 1847 estaba en posesión del título de Conde de Toreno.

Bibliografía:

Diccionario Enciclopédico Espasa; BLEIBERG, Germán (1979): *Diccionario de Historia de España*. Alianza Editorial, Madrid.

Cargos ministeriales:

► Ministro de Fomento: 02/12/1875 a 07/03/1879; 07/03/1879 a 09/12/1879.

► Ministro de Gobernación: Interino durante la ausencia del titular 16/08/1876 a 08/09/1876; Interino durante la ausencia del titular 08/09/1878 a 11/10/1878; Interino durante la ausencia del titular 01/09/1879 a 16/09/1879.

► Ministro de Estado: Interino durante la ausencia del titular 28/07/1878 a 03/09/1878; Interino 07/03/1879 a 15/03/1879; 09/12/1879 a 20/01/1880.

propiciaba el desarrollo de actitudes colectivas de demanda por parte de la sociedad civil, aún insuficientemente madura, en pos de mayores gastos en fomento, en bienes preferentes y en transferencias redistributivas¹⁹.

En la evolución de los gastos del presupuesto del Estado para Obras Públicas entre 1875 y 1913, podemos ver reflejado todo lo dicho hasta ahora (gráfico 1). Evolución ascendente desde el período anterior, máximo consolidado en el intermedio de los años ochenta y descenso progresivo que alcanzará su mínimo histórico en la crisis de fin de siglo; momento en el que la mayoría de los recursos se destinaban a gastos militares y centrales, y a cubrir el endeudamiento del Estado. Con el inicio del siglo comenzará una nueva fase expansiva en la inversión de infraestructuras, período que coincide con las políticas regeneracionistas que, como veremos, impulsará especialmente el ministro Gasset. Éste otorgaba un protagonismo destacado a las obras públicas, de manera particular a la promoción de obras hidráulicas con las que se pretendía cambiar la faz del campo español, para conseguir una notable mejora en su rendimiento.

Es en este momento cuando se impulsan planes de obras públicas que provean inversiones y mejoras en la red de carreteras, se avance en el fomento de los ferrocarriles secundarios, se disponga de fondos adecuados para la construcción de puertos y faros, y, finalmente, los canales y pantanos doten del líquido elemento a extensiones cada vez más importantes de cultivos. Lo intentarían Miguel Villanueva en 1901²⁰, Gasset en 1902, 1911 y 1916²¹ y González Besada en 1909²². Todos obtendrían unos resultados bastante discretos y su nivel de cumplimiento no

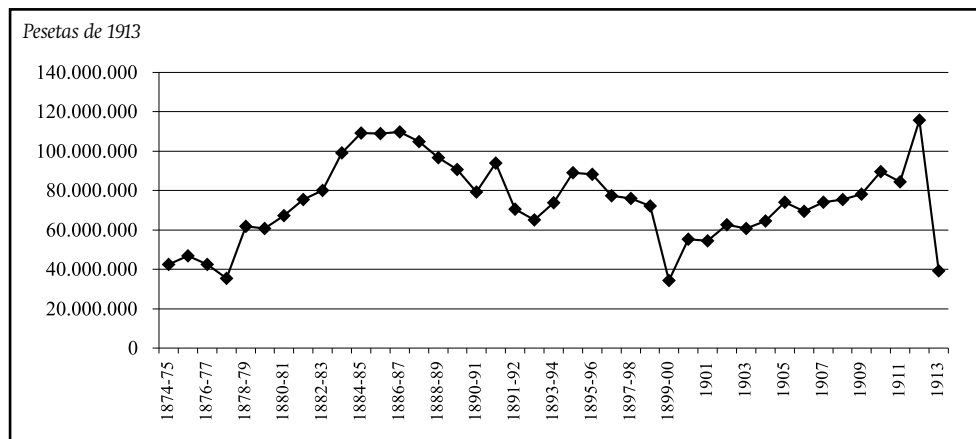
¹⁹ Comín Comín (1996b), pp. 51-53.

²⁰ Ceballos Teresí (1931), p. 30 y ss.

²¹ Sánchez Illán (1997).

²² Ministerio de Fomento (1909).

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

Gráfico 1. Evolución del presupuesto para Obras Públicas (1875-1913)

FUENTE: Estadística de los Presupuestos Generales del Estado.

sería satisfactorio como podremos comprobar en los apartados correspondientes. Lo que sí podemos detectar es un cambio de orientación en la distribución de las asignaciones a las distintas obras públicas, especialmente constatable a partir de 1900. El descenso del porcentaje asignado a carreteras y el estancamiento de lo previsto para vías férreas, iba a provocar un sustancial aumento de las partidas que destinarían a obras hidráulicas y a puertos y faros, que además tendrían un mayor peso relativo en las partidas dedicadas a la inversión en obras públicas. Las causas de estos nuevos planteamientos habrá que buscarlas en una menor presencia de la inversión de carreteras, derivada de la conclusión de las de mayor coste y el afrontamiento de la construcción de caminos y carreteras vecinales en los que el Estado tenía una menor participación. Igualmente las 'políticas hidráulicas' configuradas desde Joaquín Costa, y que intentó llevar a la práctica Rafael Gasset en su dilatada presencia al frente del Ministerio de Fomento, servirían de acicate para aumen-

Cuadro 2. Estructura de los presupuestos del Ministerio de Fomento para Obras Públicas (1875-1913)

(Medias porcentuales con respecto al presupuesto total)

Años	Carreteras	Ferrocarriles	Hidráulicas	Puertos	Total Obras Públicas
1875-1879	51,8	4,4	2,5	8,9	75,2
1880-1884	50,4	15,5	2,5	6,8	81,1
1885-1889	50,0	15,1	2,9	6,0	81,4
1890-1894	47,6	8,5	1,5	6,0	74,0
1895-1899	44,7	6,3	3,1	10,5	74,6
1900-1904	45,3	2,0	6,8	11,8	76,5
1905-1909	39,7	2,9	9,0	13,3	73,3
1910-1913	32,6	3,7	5,7	9,9	57,9

FUENTE: Estadística de los Presupuestos Generales del Estado.

tos presupuestarios en este apartado. También se verían incrementadas las inversiones en puertos y alumbrados de seguridad en la costa, propiciados por el incremento de la actividad portuaria.

Sin embargo, en el conjunto de gastos, Obras Públicas sufre un deterioro paulatino de sus recursos, si exceptuamos la década de 1880 en el que se observa un crecimiento del gasto. A pesar de producirse notables bajas en los departamentos englobados en Fomento, la incorporación de nuevas competencias, que ya hemos señalado con anterioridad, vendrían a reclamar importantes partidas presupuestarias que tendrían su incidencia en las disponibilidades para obras públicas. Aunque en menor medida, el incremento de los gastos de personal, potenciado por el crecimiento del aparato burocrático, absorberá cada vez proporciones mayores del gasto en el ministerio, evolucionando desde el 4,9 por 100 del quinquenio de 1875-1879 hasta el 7 por 100 del 1900-1904.

4.1. Las 'carreteras parlamentarias' y las deficiencias en la red local

Las carreteras del Estado mantendrían la misma clasificación que se estableció en 1857, esto es, de primer, segundo y tercer orden, dependiendo de su importancia de mayor a menor y si el ámbito de referencia era nacional, regional o provincial. Además, se preveía la existencia de carreteras a cargo de las provincias, de los municipios, o, incluso, por particulares y financiadas de manera conjunta. En su artículo transitorio se establecía la vuelta a la dependencia estatal de aquellas carreteras que fueron abandonadas por el Estado en 1870²³. En julio de 1877 se promulgaría un nuevo Plan General de Carreteras que venía a derogar y sustituir al anterior plan, dictado más de veinte años atrás, y cuya vigencia quedaba cuestionada por los notables cambios producidos en el país: la existencia de una mayor conectividad con los numerosos enclaves ferroviarios que se habían generalizado por toda la geografía peninsular, la presencia de conexiones litorales más intensas y un aumento generalizado de los kilómetros contemplados en el plan. Las variaciones no fueron, a pesar de esto, especialmente significativas y a los 36.931 km. contemplados en el plan de 1864 se les añadían poco más de 1.800. A la altura de 1880, el grado de cumplimiento de lo proyectado podemos considerar que era aceptable, ya que la red de carreteras de primer orden se encontraba prácticamente concluida, mientras que las carreteras de segundo orden alcanzaban casi las tres cuartas partes de sus objetivos, quedando pendiente, sin embargo, hasta en un 68 por 100, concluir la red de carreteras de tercer orden. Es decir, las que tenían un rango más local y provincial y que, dada la endémica ausencia de caminos vecinales y provinciales en España, su construcción se antojaba imprescindible para activar la red primaria de comercio encargada de suministrar tráficos rentables al ferrocarril²⁴.

²³ Martínez Alcubilla (1894), II, p. 203. Más detalles sobre esta cuestión en el artículo de este mismo número que abarca el período de 1851 a 1874.

²⁴ Sobre esta cuestión varios autores nos han puesto sobre la pista del tremendo *handicap* que suponía para el ferrocarril la falta de conexión con vías camineras de menor rango, que multiplicaran los efectos del ferrocarril sobre las comarcas cercanas. Fontana, en un reseñado artículo, ya advertía de la importancia de las modestas rutas viarias de economías locales como impulsoras del crecimiento económico que desembocaría en la Revolución Industrial, Fontana Lázaro (1986). Gómez Mendoza también ha aportado recientemente una interesante perspectiva del tema que arroja un resultado, no por esperado menos revelador, en el que se afirma que el tráfico de la arriería y la carretería crecería notablemente con la llegada del ferrocarril y éste no se erigiría en el sustituto de las bestias de carga. Esta función correspondería, años más tarde, a los transportes mecanizados por carretera, Gómez Mendoza (1999). Sobre la aparición de los primeros transportes mecanizados en las carreteras españolas, Rodríguez Lázaro (2001) y Cuéllar Villar (2001).

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**Cuadro 3. Situación de las carreteras del Estado (1881)**

Kilómetros	Primer orden	Segundo orden	Tercer orden	Total
Construidos	5.555 (94,8)	6.893 (73,8)	7.510 (31,9)	19.958 (51,6)
Sin construir	306 (5,2)	2.446 (26,2)	15.997 (68,1)	18.749 (48,4)
Totales	5.861	9.339	23.507	38.707(a)

FUENTES Y NOTAS: Memorias de Obras Públicas. Carreteras, n° 20 y 21 (1883). Los valores entre paréntesis indican el porcentaje sobre el total previsto. (a) El kilometraje total del plan sería de 40.258 debido a la recuperación de carreteras que habían sido eliminadas del plan en 1870.

En este contexto se puede entender que las siguientes inversiones de carreteras en obras de nueva construcción tendrían como objetivo la culminación de esta red local. Sin embargo, un artículo adicional colocado en el texto del plan general aprobado en 1877, permitiría al ministro de Fomento incluir cualquier nueva carretera mediante un real decreto con el único requisito de «resultar beneficiosa a los intereses públicos». Éste fue el ‘agujero’ aprovechado por diputados y políticos de la época para dar cuerpo a uno de los mayores abusos que en la historia de la gestión pública se produciría en el país. Las ‘carreteras parlamentarias’ fueron un colosal fraude en el que se implicaron diputados y administradores públicos de prácticamente todas las provincias y que, alentado por el cacicato y la corrupción, diseñó una red paralela de carreteras del Estado que duplicaría el kilometraje previsto, dispersaría recursos e inundaría la administración de proyectos irrealizables, innecesarios y antieconómicos²⁵. A la vista del cuadro 4 podemos entender la magnitud de lo ocurrido, en algo menos de treinta y cinco años, la red de carreteras del Estado, esto es, aquéllas que debían ser sufragadas con fondos públicos, se había incrementado en más de 40.000 km. de los cuales, tal y como advertía la *Revista de Obras Públicas* en 1899, sólo una mínima parte serían proyectos realizables y de un interés general.

Cuadro 4. ‘Las carreteras parlamentarias’

Años	Nº leyes	Nº carreteras	Nº kilómetros	Km. acumulados
1876-1884	134	193	7.905	-
1885-1891	313	414	10.011	48.569
1892-1898	612	704	15.352	58.580
1899-1909	sd	sd	8.931	73.932
Total	1.059	1.311	42.199	82.863

FUENTE: *Revista de Obras Públicas* (1899) y Ministerio de Fomento (1909).

²⁵ *Revista de Obras Públicas* (1899). Sobre esta cuestión también se puede ver Alzola Minondo (1994), pp. 391-395.

Si hacemos una sencilla operación aritmética, promediando un modesto coste kilométrico de 25.000 pesetas, el volumen de la cifra necesaria para la finalización de esas carreteras superaría los mil millones de pesetas de la época.

También con la nueva legislación, ley de 11 de julio de 1877, se restableció el 'impuesto de portazgos, pontazgos y barcajes' que había sido suprimido en el período anterior (07-04-1870) y que definitivamente se eliminaría el día primero de enero de 1882. La eliminación de este canon se había generalizado en Europa conforme avanzaban las redes de ferrocarriles. Igualmente se harían nuevas regulaciones sobre los contratistas y los pliegos de condiciones para las contratas de construcción de carreteras. Interesante también sería la regulación de un nuevo pliego de condiciones para los puentes metálicos, que tanto desarrollo comienzan a tener en este momento. Se permitía que el material utilizado, en este caso el tablero y elementos accesorios de fundición, fuera tanto nacional como extranjero, pero sin bonificación o exención aduanera, por lo que estimularía sin duda la industria siderúrgica nacional²⁶.

Ya hemos hecho referencia a la evidente carencia de caminos vecinales que tenía el Estado español. Esta limitación se agudizaría durante este período, dando lugar a una situación claramente desventajosa en una comparativa con países del entorno²⁷. Todos los esfuerzos iniciados desde la Administración central serían vanos y la reclamación de municipios y provincias en pos de unas vías locales eficientes no tendrían culminación positiva. En 1913, sólo se habían construido 3.770 km. de caminos vecinales, es decir poco más de 7 km. por cada ¡1.000 km² de superficie! En este caso, la acción del Estado fue claramente insuficiente y la omisión de los municipios y provincias clamorosa, aunque entendible dada la precariedad de sus recursos. Así lo entendía un contemporáneo como Alzola que, aunque reconocía la escasez de recursos de las haciendas locales y provinciales, sin embargo, aludía a que en la comparativa porcentual de gastos se podía detectar que las provincias no realizaban suficiente esfuerzo para habilitar sus obras públicas. En España las diputaciones provinciales invertían un 10 por 100 de su presupuesto en carreteras, mientras en Francia esta proporción alcanzaba el 52 por 100, en valores absolutos era de 5,5 por 83,5 millones de pesetas o francos. Realmente si se mantuviera la proporción del porcentaje invertido en Francia para España, los resultados serían de unos 29 millones de pesetas anuales, casi seis veces más que lo realmente invertido. Manteniendo el mismo argumento se podrían haber construido seis veces más caminos y carreteras, es decir alcanzar una cifra aproximada de 22.000 km²⁸.

²⁶ Aunque no se dispone de un inventario preciso en el ámbito nacional del conjunto de puentes metálicos construidos en el período, en las Memorias de Obras Públicas podemos encontrar suficientes referencias que sitúan su porcentaje en un escaso 5 por 100 sobre el total construido en 1885. Sin embargo, las previsiones de realización sí eran mayores dado el menor coste en relación con los de fábrica (cantería) y su menor tiempo de ejecución. En los retrasos podrían jugar un importante papel las limitaciones de capacidad de suministro de la propia siderurgia nacional.

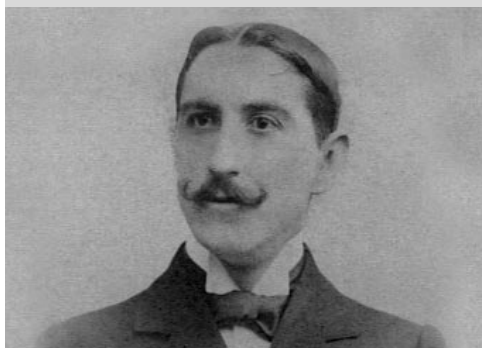
²⁷ Herranz Locán (2001), cuadro 6.

²⁸ Alzola Minondo (1994), p. 412 y ss. Para los municipios, Comín otorga un porcentaje cercano al 15 por 100, en todo caso siempre condicionado por las competencias en beneficencia e instrucción pública, que junto a los gastos generales y de funcionamiento constreñía en exceso las cantidades libradas para obras públicas. Comín Comín (1996b), pp. 193-220. Sobre las carencias económicas de las haciendas locales y los diferentes intentos de reforma en la Restauración, Albiñana (1984) y Martorell Linares (1995).

LOS MINISTROS DE FOMENTO EN EL SIGLO XX

Rafael Gasset Chinchilla

[23/11/1866] - [04/1927]



Licenciado en Derecho, ejercería con brillantez su carrera de abogado, ingresando en el Cuerpo de Interventores del Estado en la Explotación de Ferrocarriles. También muy joven, con sólo dieciocho años, debió asumir la responsabilidad de la dirección del diario *El Imparcial*, el de mayor tirada del país, que había fundado su padre en 1865, su temprana muerte obligó al joven Rafael a ejercer dicha responsabilidad. En su labor como periodista destacaría el seguimiento que se realizó del conflicto antillano, efectuando numerosas suscripciones a favor de los soldados heridos y enfermos en las campañas coloniales. También cumplió un sonoro viaje a Cuba para estudiar sobre el terreno el conflicto armado. Igualmente, y con el mismo ímpetu, ejercería desde tan relevante tribuna periodística como adalid de la transformación agrícola del país, que se debía propiciar a partir del aprovechamiento del agua de la península y el incremento de la riqueza.

Regeneracionista convencido y seguidor de Costa, militó en sus primeros años en el partido conservador para evolucionar hasta el bloque liberal, tras la muerte de Villaverde en 1905. En 1891 accedería al Congreso de los Diputados como representante del distrito de Santiago de Cuba, territorio que conocía como hemos señalado. Dos años después ya lo fue por el distrito de Estrada en Pontevedra, para a partir de esa fecha y hasta 1907 representar al distrito coruñés de Noya. Posteriormente lo haría por Ciudad Real.

'Agua, Caminos y Escuelas' constituía, muy al modo de Joaquín Costa, el lema del programa con el que pretendía cambiar España. Esto le valdría su acceso por primera vez a una cartera ministerial relacionada con Fomento en abril de 1900. Su nombramiento como ministro de Agricultura, Comercio, Industria y Obras Públicas iniciaría una serie de actuaciones al frente del departamento, bien con este nombre o con el recuperado de Fomento que le convertiría en el sempiterno ministro de Fomento de la Restauración, al acceder a este cargo hasta en diez ocasiones desde esa fecha hasta 1923. Fue ministro por los gobiernos conservadores con Silvela (1900) y Villaverde (1903), y por los liberales con Moret (1905, 1906, 1909), Canalejas (1911), Romanones (1913 y 1916) y Sánchez-Guerra (1922).

Los resultados de tan ambiciosa actuación serán considerados por la historiografía como de *fracaso*, aunque en

el análisis de las causas, la falta de una sincera voluntad política de los gobiernos de la Restauración de afrontar una reforma fiscal, que propiciara un aumento del gasto público al estar el Estado más dotado de recursos, parece ser el principal argumento de fondo para entender la falta de éxito de las obras públicas en general. Las deficiencias técnicas de la planificación también han sido señaladas por los investigadores, los cuales han concluido que la aportación más significativa había sido revelar la magnitud del problema hídrico en España, necesidad de grandes obras de regadío para incrementar la productividad de los campos y favorecer así la transición económica campo-ciudad. Paradójicamente, años después, gran parte de la programación de Gasset sería retomada durante el período "promorriverista", aunque eso sí, desprovista de la vertiente social que planteaba Gasset en forma de parcelaciones y expropiaciones asociadas al riego, conducentes a cambiar las estructuras agrarias.

Entre sus obras de producción propia destacan *La humanidad insumisa* y *La Revolución rusa y el problema social en España*.

Bibliografía:

Diccionario Enciclopédico Espasa; BLEIBERG, Germán (1979): *Diccionario de Historia de España*. Alianza Editorial, Madrid; SÁNCHEZ ILLÁN, Juan Carlos (1997): «Rafael Gasset y la política hidráulica de la Restauración, 1900-1923», *Revista de Historia Económica*, nº 2, pp. 319-362.

Cargos ministeriales:

- ▶ Ministro de Agricultura, Comercio, Industria y Obras Públicas: 18/04/1900 a 23/10/1900; 20/07/1903 a 05/12/1903.
- ▶ Ministro de Fomento: 01/12/1905 a 06/07/1906; 30/11/1906 a 04/12/1906; 21/10/1909 a 09/02/1910; 02/01/1911 a 03/04/1911; 03/04/1911 a 12/03/1912; 24/05/1913 a 27/10/1913; 30/04/1916 a 19/04/1917; 07/12/1922 a 03/09/1923.
- ▶ Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes: Interino durante la ausencia del titular 10/09/1911 a 20/09/1911.

4.2. Política ferroviaria y proyectos de líneas secundarias

A pesar de las medidas librecambistas adoptadas durante el Sexenio, el Estado había aportado a las empresas ferroviarias cuantiosas cifras en concepto de auxilios y subvenciones que permitieran mejorar su situación y rentabilizaran el negocio²⁹. Los gobiernos de la Restauración no aplicarán sustanciales cambios en la relación con las empresas de ferrocarril. Sí se revertían algunas leyes emanadas en el período anterior, pero permanecerían y se desarrollarían otras; hablando esto del evidente entendimiento existente en este punto entre restauradores y revolucionarios que, como indicaba Fontana, al fin y al cabo se sentaban juntos en los Consejos de Administración de las mismas compañías y tenían intereses comunes³⁰.

Las aportaciones directas del Estado a las compañías ferroviarias presentan cifras decrecientes a lo largo del período (ver cuadro 5), en consonancia con la finalización de las últimas grandes líneas de ferrocarril pendientes de realización, como era el caso del ferrocarril de Linares a Almería y el del Central de Aragón, culminados ambos a caballo de siglos³¹.

La Ley de Ferrocarriles de 1877 recuperaba nuevamente el carácter de concesión temporal para las líneas de gestión privada, se fijaba un plazo de explotación de 99 años y quedaban dictadas las normas para la reversión a la propiedad estatal de las referidas líneas. Alzola veía ya en esos momentos una serie de inconvenientes que iban a lastrar la evolución del ferrocarril en siguientes años, pero no sólo el de vía ancha, sino también la apuesta

²⁹ Artola Gallego (1978), pp. 342-366.

³⁰ Fontana Lázaro (1980), p. 141.

³¹ Cuéllar Villar y Sánchez Picón (1999) y Germán Zubero (1999).

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

frustrada que se iniciaría a partir de esos momentos por los ferrocarriles de vía estrecha, que se subdividieron en secundarios y estratégicos. El largo expediente administrativo que se debía formalizar, tanto para unos ferrocarriles como para otros, incluso en el caso de tratarse de líneas sin subvención, provocaría no pocas deserciones. Pero la mayor queja se la llevaría desde este momento el régimen fiscal opresivo al que se veían sometidas todas las compañías ferroviarias, sin tener en cuenta las prestaciones que realizaban al Estado mediante el servicio público de correos, billetes de precio reducido, telégrafos, etc.³²

Cuadro 5. Subvenciones entregadas por el Estado español a empresas de ferrocarril (1883-1900)

En millones de pesetas

Períodos	Total	Por año
1883-84	29,58	14,79
1885-90	64,30	10,72
1891-94	38,87	9,72
1895-00	57,23	9,54

FUENTE: Artola Gallego (1978), cuadro III-2.

Lo que sí haría la ley de 1877 sería unificar bajo una misma disposición la red ferroviaria española, tanto las líneas ya construidas como aquéllas que no estaban y figuraban en la ley de 2 de julio de 1870. Este plan de ferrocarriles se configuraba a través de seis ejes radiales principales, además de los ferrocarriles propuestos para las Islas Baleares³³.

La cuestión reguladora más ardua de resolver en este período sería la fijación de los plazos para conceder franquicia aduanera al material importado para ferrocarriles. Se combinarían aspectos de la ley de 1855 y del decreto de julio de 1872 para fijar con exactitud el período de aplicación, dadas las dudas que surgían al no haberse realizado las líneas de manera simultánea. La Dirección General de Aduanas propondrá una fórmula que se aplicaría para el cálculo de ese plazo según la Real Orden de 14 de octubre de 1879. Finalmente, en 1888 se dispuso que todas las concesiones de ferrocarriles que se otorgasen en adelante quedarían obligadas a abonar sus propietarios por los derechos de aduana que establecía la tarifa nº I del arancel vigente. Como es lógico, quedaban exceptuadas las referidas a leyes promulgadas o aprobadas en las Cortes con anterioridad a la ley aprobada.

El crecimiento de las líneas de vía estrecha fue muy significativo: la extensión de las mismas alcanzaba a la altura de enero de 1910 los 3.316 km., de

³² Alzola Minondo (1994), pp. 428-429. La cuestión de la discriminación fiscal se agudizaría a partir del desarrollo de los transportes mecanizados por carretera, mejor tratados fiscalmente, y que daría lugar a una amplia campaña de homologación en la década de los veinte a través de las publicaciones de la Asociación General de Transportes por Vía Férrea. Sería el momento en el que las compañías ferroviarias comenzarían a contabilizar estos beneficios que obtenía el sector público del ferrocarril. Tedde Lorca (1978), p. 29.

³³ La red del norte, por Valladolid y Burgos, hasta Irún; la red del nordeste, por Zaragoza, hasta Barcelona; al este hasta Valencia y Alicante; la red de mediodía a través del valle del Guadalquivir hasta Cádiz; los enlaces del oeste y su conexión con Portugal, a través de Ciudad Real y Badajoz; y finalmente, la red del noroeste por Palencia y Ponferrada hasta La Coruña. Además se incluían dos líneas en las Islas Baleares. Ley de Ferrocarriles de 1877, Martínez Alcubilla (1994), IV, p. 93.

vías principalmente dedicadas a actividades industriales y de transporte de mercancías de gran peso específico, como minerales y carbones. Pero en el que también se encontraban líneas de tráficos preferentes de viajeros y que se ubicaban en los entornos de concentraciones urbanas de cierta relevancia. Por ubicación geográfica, podemos encontrar una mayor actividad en Asturias, el País Vasco o Comunidad Valenciana, además de Baleares y Cataluña. El resto de regiones contarían con una presencia muy reducida o escasa³⁴. Estas líneas se construían con escasa aportación del Estado, vía ayudas directas, aunque sí se acogían a los beneficios de las obras públicas para acceder a las expropiaciones forzosas o conseguir exenciones aduaneras para el material a importar. De esta manera, podemos constatar que de los referidos 3.316 km. abiertos a la explotación en enero de 1910, cuyo coste de establecimiento se elevaba a los 470 millones de pesetas, el Estado sólo había aportado en subvenciones un escaso 0,8 por 100.

Cuadro 6. Ferrocarriles secundarios y estratégicos. Costes y garantía del Estado (1913)

Clase	Km.	Primer establecimiento Pesetas/km.	Garantía del Estado (5 por 100)
Secundarios subvencionados	250	133.826	1.672.821
Estratégicos subvencionados	301	177.446	2.670.566
Secundarios no subvencionados	127	52.805	—

FUENTE: Elaboración personal a partir de Cambó Batlle (1918), III, cuadro 60 (II) y 73 (XV).

El creciente desarrollo de estas líneas ferroviarias más modestas y los buenos resultados obtenidos permitían atisbar un crecimiento de este tipo de infraestructuras, sin embargo, no todo el país presentaba los atractivos económicos de los polos industriales de grandes ciudades del norte o litoral mediterráneo, ni tampoco se producía una relación demográfica que permitiera creer en el éxito económico de estas empresas. Esto provocaría una amplia difusión legislativa de leyes y planes que, con el aliciente de la garantía de interés por parte del Estado para la explotación, solía rondar el 5 por 100, pretendía construir ferrocarriles secundarios o estratégicos por doquier³⁵. Los elevados costes de la construcción que seguían perviviendo en estas líneas más modestas, los ya re-

³⁴ Sobre los resultados y explotación de las redes de ferrocarriles de vía estrecha que se explotaron en España: Comín Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), pp. 239-280. Datos de las líneas y situación de capital y gastos de primer establecimiento en *Estadísticas de Obras Públicas*.

³⁵ El amplio abanico legislador se puede seguir en Cambó Batlle (1918), III, pp. 27-98. La distinción entre secundarios y estratégicos se basaba en que su interés fuera económico o militar.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

feridos déficit demográficos y la inexistencia de una red local y provincial de caminos que surtiera de mercancías y tráficos a las futuras líneas férreas limitaría a espacios muy concretos de la geografía española las construcciones efectivas³⁶.

4.3. El Regeneracionismo y la planificación en obras hidráulicas

La España de la Restauración era un país de economía básicamente agraria, un país cuya agricultura suponía la principal fuente de riqueza y de tributación, pero en el que las nueve décimas partes del territorio pertenecían a la zona seca. Esta especial configuración económica y geográfica provocaría en el fragor de la intensa crisis agraria finisecular el debate entre los que consideraban que un fuerte arancel que preservara los sectores agrarios tradicionales, o bien, la necesidad de impulsar el desarrollo de regadíos serían las herramientas más adecuadas para superar el momento. Terratenientes e inmovilistas se enfrentaban a las propuestas regeneracionistas que planteaban el paso de la agricultura tradicional extensiva a una agricultura intensiva de mejores rendimientos³⁷.

Los primeros gobiernos liberales españoles en la mitad del siglo XIX habían legislado el carácter de interés y utilidad pública de las obras hidráulicas. Sin embargo, habían dejado a la iniciativa privada la labor de creación de regadíos, con la construcción de pantanos y canales de riego, y contribuyendo sólo con subvenciones porcentuales sobre el valor total de la obra a realizar³⁸. Es esta situación de fracaso en la construcción de obras hidráulicas durante el siglo XIX la que llevaría a Joaquín Costa a plantear como necesarias las inversiones del Estado en dichas obras, que tendrían efectos de arrastre beneficiosos para la productividad agrícola y el consiguiente incremento de las contribuciones de los agricultores beneficiados por la iniciativa³⁹. Además, el programa de Costa tenía también un enfoque social con la reforma de la propiedad agraria en el horizonte. A partir de este momento, el Estado asumiría todo el protagonismo, al menos en teoría, en la promoción de las obras hidráulicas generando un intenso aparato legislativo que contrasta con la escasez de asignaciones presupuestarias⁴⁰.

El volumen de las cifras invertidas presenta serios problemas de credibilidad, dadas las diferencias existentes entre distintas fuentes, y no se conoce si en estas cifras figuraban partidas gastadas únicamente por el Estado, o incluían las aportadas por las Juntas de Canales y Pantanos⁴¹. Sin embargo, sí podemos hacer una valoración de la distribución aproximada de las inversiones realizadas en el período de 1883 a 1913, es decir, prácticamente la mayor parte del ámbito de nuestro estudio. En el cuadro 7 se han incluido las inversiones globales provinciales en todo tipo de construcción hidráulica, tanto en lo que eran canales para abastecimiento de ciudades, como canales o pantanos para riego. A la vista de los datos en él reflejados, hemos de llamar la atención en primer lugar sobre la presencia de

³⁶ De los 4.100 km. solicitados para su realización, con un total de 62 líneas de ferrocarril de carácter secundario y estratégico, a la altura de enero de 1914 se encontraban realizados los que se reflejan en el cuadro 6, un total de 13. Cambó Batlle (1918), III, pp. 136-145.

³⁷ Sánchez Illán (1997), p. 320.

³⁸ Villanueva Larraya (1991), p. 221.

³⁹ Costa (1975), p. 20.

⁴⁰ Sánchez Picón (2001), p. 23.

⁴¹ Sobre esta cuestión Gómez Mendoza (1991), p. 201.

Madrid a la cabeza del listado: se trata de la inversión realizada en obras del Canal de Isabel II que suministraba agua a la capital del Estado⁴². Hecha esta salvedad, podemos detectar la existencia de una concentración inversora en la zona nor-este de España, en el entorno de la cuenca hidrográfica del Ebro, provincias de Huesca, Zaragoza y Lérida, que absorben cerca del 60 por 100 de la inversión global en el período. Esta zona se había visto beneficiada por la expansión remolachera que puso en regadío amplias zonas anteriormente con cultivos de secano⁴³. En un segundo escalafón, se encontrarían zonas de regadío tradicional en el litoral mediterráneo, como Murcia, Valencia o Tarragona y la presencia de comarcas del interior junto a cuencas fluviales como Córdoba o Valladolid, aunque en este caso se trataba del Canal del Duero que servía también para el suministro urbano. En el resto del territorio nacional la inversión fue muy escasa y se pueden contabilizar hasta una decena de provincias que no recibirían inversión alguna, encontrándose entre ellas el litoral mediterráneo andaluz, una zona que recientemente ha demostrado su potencialidad agrícola bajo sistemas de regadío intensivo⁴⁴.

Cuadro 7. Inversión en obras hidráulicas en España (1883-1913)

Provincias	Millones pesetas	%
Madrid	23,0	18,0
Huesca	22,5	17,6
Zaragoza	22,2	17,3
Lérida	13,1	10,3
Murcia	9,3	7,3
Tarragona	8,6	6,8
Valencia	4,8	3,8
Córdoba	4,6	3,6
Valladolid	3,6	2,9
Resto	16,1	12,6
TOTAL	127,8	

FUENTES: *Estadística Gráfica de Obras Públicas* (1914).

Gasset, un defensor, desde la tribuna de su periódico *El Imparcial*, de la aplicación de políticas de inversión pública en infraestructuras hidráulicas había accedido al recién creado Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas en 1900. Esto abría expectativas positivas para propiciar el impulso que requería el campo español. Desgraciadamente, la agónica situación de la Hacienda Pública, endeudada nuevamente hasta límites insospechados tras el conflicto bélico de fin de siglo, haría quebrar estas esperanzas y, agotado el pre-

⁴² Iniciadas las obras en 1851 y concluidas en 1858, la aportación del Estado sería determinante, tanto para su puesta en marcha como para su explotación en los años siguientes. Convertido de facto en un servicio más del Ministerio de Fomento, recibió importantes contribuciones del Estado. Antolín (1991), p. 291. La historia del abastecimiento urbano de agua en España, Matés Barco (1998).

⁴³ Garrabou, Barciela López y Jiménez Blanco (1986).

⁴⁴ Sánchez Picón (1997) y Molina Herrera, Uclés Aguilera y Aznar Sánchez (1999).

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

supuesto sin haber iniciado las inversiones tendría que buscar financiación en las Cortes a través de créditos extraordinarios⁴⁵.

La primera gran noticia de la política hidráulica española en el nuevo siglo vendría con la aprobación en abril de 1902 del llamado ‘Plan Gasset’⁴⁶ que incluía la realización de más de 200 obras hidráulicas y se pretendía poner en regadío cerca de 1,5 millones de hectáreas⁴⁷. A pesar de las deficiencias e imprecisiones del propio plan, la verdadera utilidad, como bien recuerda Sánchez Illán, sería el haber mostrado al país la magnitud del problema del regadío en España⁴⁸.

La cuestión sobre las causas reales del fracaso de los planes de Gasset puede estar más próxima a los impedimentos institucionales y de la clase política que a los que atribuyen el fracaso a graves errores técnicos en la concepción del plan⁴⁹. Su intención de hacer recaer en los técnicos la decisión del orden de preferencia en la realización de las obras era considerada como un acto ‘revolucionario’ para el inmovilista sistema caciquil que otorgaba al representante del distrito correspondiente la capacidad de buscar los apoyos necesarios para comenzar la obra en su zona de influencia, independientemente de la necesidad o interés de la obra para el conjunto del país.

4.4. Los puertos y el desarrollo de las Juntas de Obras

Nacidas al amparo de los procesos descentralizadores del Sexenio y constituidas en la mayoría de los enclaves portuarios españoles al finalizar el siglo XIX, la consolidación de las Juntas de Obras de los Puertos se verificaría en el período de transición de siglos, coincidiendo con el momento de máxima inversión, la cual no había dejado de crecer desde 1875⁵⁰. El crecimiento de la actividad constructora en los puertos españoles, acrecentaba de igual modo la importancia de sus órganos de gobierno, que incrementaban progresivamente las partidas inversoras y se constituían en centros de poder relevante en el entorno político. Para efectuar una regulación de su régimen económico se promulgaría el reglamento de 1903. Se atribuía a las mismas la posibilidad de celebrar subastas materiales y obras, adquisiciones por concurso, y acordar la ejecución de obras con proyecto aprobado si se contaba con recursos suficientes para costearla. Además quedaban facultadas para proponer al ministerio las modificaciones necesarias sobre los arbitrios que se cobraban dentro de las radas, e incluso podían realizar empréstitos con destino exclusivo a la ejecución de obras. La autonomía se com-

⁴⁵ Sánchez Illán (1997), p. 328.

⁴⁶ RD de 25 de abril de 1902. Aunque aprobado en el ministerio de Canalejas, el impulso vendría de los trabajos inspirados por el propio Gasset tras el RD de 11 de mayo de 1900, por el que se establecían las divisiones hidráulicas. Sánchez Illán (1997), p. 330.

⁴⁷ La magnitud de lo planificado se puede seguir en Villanueva Larraya (1991), apéndice 1, que contrasta con los datos aportados por la misma autora en la página 215 sobre las obras efectivamente realizadas, veinte en total que abarcarían poco más de 210.000 has.

⁴⁸ Sánchez Illán (1997), p. 330. Simpson hace hincapié en esta cuestión al recordar que los propios técnicos de obras públicas, años más tarde, hablarían de la falta de planificación global sobre las necesidades del país y que no contaba con un aval presupuestario, Simpson (1997), p. 183.

⁴⁹ Sánchez Illán (1997), p. 332.

⁵⁰ Las cifras de inversión en puertos presentan, como ya advirtiera Gómez Mendoza, dudas en su valoración, y además dejan de reflejarse en las estadísticas a partir de 1905. A pesar de todo, y al ser las únicas cifras de que disponemos pueden representar adecuadamente la evolución de esta serie, Gómez Mendoza (1991), p. 199.

pletaba con la posibilidad de redistribuir en obras y mejoras de servicios los réditos obtenidos de terrenos ganados al mar. Finalmente, el régimen tarifario, previos informes respectivos de Cámaras de Comercio y gobernador civil, era competencia de las Juntas de Obras de los Puertos, para todos los servicios complementarios que tuvieran disponibles, como uso de vías portuarias, utilización de grúas u ocupación de superficies y tinglados⁵¹.

Es indudable que el crecimiento de la actividad industrial en amplias zonas del norte español, tanto de la cornisa cantábrica como del litoral catalán, potenciarían a radas como las de Bilbao, Pajares, Irún, Santander o Barcelona. No sería ajena a este crecimiento la actividad ferroviaria, con las redes plenamente consolidadas en el final de siglo y que conectaron rápidamente con los puertos cercanos, potenciando así las relaciones intermodales y los sistemas integrados puerto-ferrocarril⁵². Tortella nos da cuenta de la relación existente entre el incremento del tráfico ferroviario y el del comercio de cabotaje, éste crece de manera ininterrumpida a lo largo de todo el siglo XIX y primera decena del veinte, de la misma manera que lo haría el ferrocarril. La disposición poliédrica de la península con una gran zona interior alejada de los flujos marítimos y la presencia de una extensión suficiente de costa, garantizaban la independencia y la complementariedad de los dos sistemas de transporte⁵³.

Cuadro 8. Gastos e inversiones en obras portuarias (1875-1904) por quinquenios
(En millones de pesetas de 1913)

Años	Millones de pesetas
1875-1879	4,6
1880-1884	8,4
1885-1889	24,1
1890-1894	54,4
1895-1899	89,6
1900-1904	69,5

FUENTE: Alemany Llovera (1991), cuadro 5, p. 233.

El estado actual de la investigación y las evidentes limitaciones que nos ofrecen las fuentes estadísticas limitan mucho el conocimiento que podemos tener de la estructura de gastos y financiación de las obras que se llevaron a cabo en los puertos españoles. Ante los desfases entre ingresos y gastos, las Juntas de Obras de Puertos recurrieron con frecuencia a la emisión de obligaciones, los intereses de las obligaciones y su amortización se garantizaban con los recargos sobre los derechos que se cobraban en el puerto, el valor de los terrenos que se ganaban al mar y los almacenes que en ellos se levantaban⁵⁴.

La clasificación de los puertos establecía su rango de importancia en el sistema portuario español, y esto, lógicamente, suponía su forma de financiación para la realización de las obras mediante su inclusión o no en los Presupuestos

⁵¹ RD de 24 de septiembre de 1903. Martínez Alcubilla (1903), apéndice, pp. 421-428.

⁵² Sobre este tipo de intercambios mercantiles en la red de norte y sus conexiones portuarias se puede ver Hernández Marco (1997), pp. 88-96.

⁵³ Tortella Casares (1994), pp. 102-106.

⁵⁴ Alemany Llovera (1991), p. 104.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

Generales del Estado. Es razonable pensar que todos los puertos aspiraban a ser clasificados en el escalón más alto para de esta manera poder acceder a ser considerados como de interés general y no local, condenándoles esto último a la escasez de recursos y al deficiente desarrollo de su rada portuaria.

La Ley de Puertos de 1880 cambió la clasificación de los puertos e incorporó a los considerados de interés local de primer orden al grado de interés general, aunque preservó su menor nivel en relación con los 'históricos', al subdividirlos en primer (un total de trece) y segundo orden (nueve). También se incluían seis refugios que por sus condiciones de capacidad, seguridad y abrigo de temporales recibían el galón de 'interés general'. El resto constituían el conjunto de los de interés local. El sistema portuario español podemos entender que se configuraba ya sólidamente en estas fechas, pues en la actualidad coinciden casi en pleno los que están gestionados por Juntas de Obras o Consejos de Administración de Puerto Autónomo con aquéllos que figuraban como de interés general en el sistema de 1880⁵⁵.

La situación, de todas maneras, a los pocos años de aprobarse la Ley de Puertos estaba lejos de la estabilidad. En realidad, el hecho de que las obras de los puertos de interés general fueran costeadas por el Estado con el producto de los impuestos de fondeadero y de carga y descarga hacía especialmente deseable la referida calificación, y aquellas poblaciones que se quedaron fuera del sistema en un primer momento, recurrieron a la presión para conseguir la aprobación de una ley, que incluyera al puerto de su afecto en el escalafón de los de interés general⁵⁶. Las consecuencias de esta política 'relajada', abierta a corrupelas y conveniencias provocarían una notable merma de recursos para inversión en obras de los grandes puertos españoles, que se verían así perjudicados y no alcanzarían el nivel de equipamiento de otros puertos europeos mejor dotados de recursos económicos. Por el contrario, puertos pequeños que difícilmente podrían contar con capacidad inversora suficiente para afrontar las primeras obras de construcción en sus radas, se favorecerían de esta generalización del 'beneficio general'.

5. Conclusiones

La Restauración supuso, en un primer momento, la reedición de las líneas inversoras de los gobiernos liberales del período isabelino, en contraposición al claro retroceso que se había producido durante el Sexenio liberal. Prueba de ello, sería el continuo incremento en el gasto de obras públicas que se verifica desde 1875 hasta 1883. Sin embargo, esta corriente inversora entraría en una clara fase recesiva que tendría su mínimo histórico en el fin de siglo, punto de inflexión de la historia española por la pérdida de las últimas colonias. Los gra-

⁵⁵ Sólo habría que hacer la salvedad de Algeciras, Castellón, La Luz y Las Palmas, Pontevedra y Arosa, y San Sebastián que hoy en día se han incorporado al escalafón de puertos de primer nivel. Alemany Llovera (1994), p. 116. Los estudios sobre las Juntas de Obras en distintos puertos de la geografía española han sido abundantes, por citar los más relevantes: Moral Carro (1991), Puerta Rueda (1994), Alemany Llovera (1998).

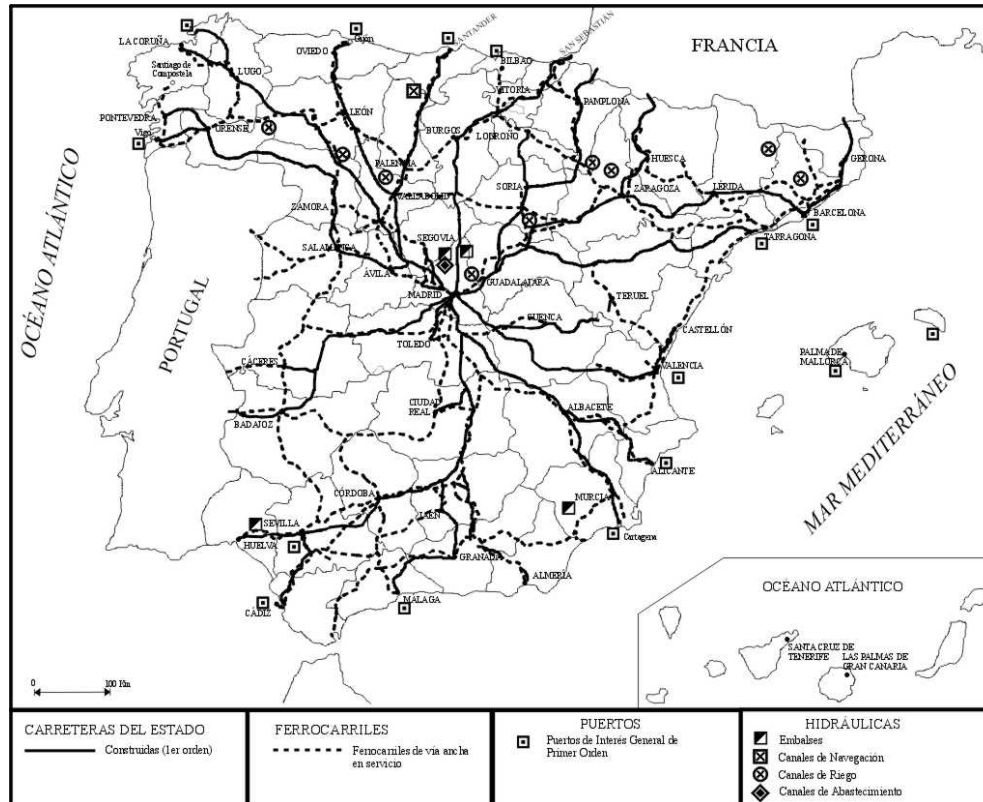
⁵⁶ Alemany Llovera (1991) incluye el siguiente listado de leyes que se aprobaron entre 1880 y 1903 para incluir hasta un total de 121 puertos entre los de interés general: 27-04-1882, 06-06-1882, 09-03-1883, 14-08-1884, 19-03-1885, 26-03-1885, 30-05-1885, 30-05-1885, 10-07-1885, 17-07-1885, 22-07-1887, 04-05-1888, 30-05-1888, 04-04-1889, 22-07-1891, 27-07-1891, 15-02-1892, 15-07-1892, 20-09-1896 y 27-01-1900. Los paralelismos con el episodio de las llamadas 'carreteras parlamentarias' son evidentes.

ves problemas de la hacienda y el excesivo y perturbador papel jugado por el Parlamento en la planificación y asignación de las obras públicas, provocarían un gigantismo de proyectos y planes y una reducción considerable en el ritmo constructor. Además, los vicios del sistema de turnos español perjudicarían gravemente a la realización de las obras públicas, ya que, aunque todos estaban de acuerdo en la importancia de su realización, y por eso mismo, serían utilizadas como elemento de influencia política para garantizarse el apoyo de sus distritos electorales.

En el artículo anterior, y en sus conclusiones, hemos comprobado la fuerte querencia radial en el diseño de la red ferroviaria y de carreteras en el Estado español. También las limitaciones que presentaban algunos territorios y la falta de conexiones paralelas al litoral; además, se resaltaron las íntimas relaciones entre dotación de infraestructuras y desarrollo económico en amplios sectores de la cornisa cantábrica y Cataluña. En el mapa que presentamos a continuación, fechado en el final de este estudio, podemos comprobar como la red ferroviaria ha crecido notablemente, y se han construido redes más ambiciosas que escapaban a las radiales tradicionales. Nos referimos a la conexión de la Ruta de la Plata, que conectaba nada menos que Asturias con Andalucía, a través de León y Extremadura, o al corredor transversal andaluz que desde Sevilla llegaría hasta el Levante. Andalucía presenta, además, una interesante densidad ferroviaria propiciada por la fuerte competencia que se había desarrollado entre MZA y Andaluces. Las carreteras (en el mapa sólo representamos las de primer orden en aras a la claridad) seguían teniendo claras deficiencias y no se completaban las redes menores de carreteras provinciales que reactivaran los mercados y aportaran tráficos a las líneas de ferrocarril. Además, hemos visto que en este período se añadiría el episodio de las ‘carreteras parlamentarias’ provocadoras de un tremendo colapso y una desacertada evolución en el ritmo constructor. Numerosos tramos se hallaban incompletos e incontables puentes impedían la continuidad de las carreteras.

También las inversiones en puertos, compartidas en muchos casos entre el Estado, las Juntas de Obras de Puertos y los municipios, tendrían que soportar la proliferación legislativa promovida desde el Parlamento para alcanzar el grado de interés general. Colapsadas las inversiones en este apartado, por los numerosos frentes abiertos, la mejor dotación de puertos consolidados y de gran actividad mercantil, que conseguían a través de las Juntas de Obras una buena financiación, prosiguieron su crecimiento, mientras aquéllos que dependían de la inversión estatal quedarían en situación de ‘obra permanente’. De los resultados en inversiones de obras hidráulicas ya habíamos destacado el papel jugado por los planes del Regeneracionismo que en el ministerio encabezó Gasset, y cómo las realizaciones fueron bastante más modestas, centrándose en la cuenca del Ebro y la comarca murciana, y dejando de lado la potencialidad de la agricultura del mediterráneo andaluz.

Mapa 1. Estado de las obras públicas en España (1914)



FUENTES y NOTAS: Elaboración personal a partir de: *Gaceta de Madrid*, 30-06-1912. Relación de carreteras..., pp. 734-750; Atlas Nacional de España. Transporte por ferrocarril; Alemany Llovera (1991); Simpson (1997).

Bibliografía

- AENA (1996): *Los aeropuertos españoles. Su historia, 1911-1996*. 2 vols., AENA, Madrid.
- ALEMANY LLOVERA, Joan (1991): *Los puertos españoles en el siglo XIX*. CEHOPU, Madrid.
- ALEMANY LLOVERA, Joan (1998): *El puerto de Barcelona*. Lunwerg Editores, Barcelona.
- ALBIÑANA, C. (1984): «Los proyectos de reforma de las haciendas municipales españolas de 1910 y 1918», *Hacienda Pública Española*, n° 87, pp. 461-476.
- ALZOLA MINONDO, Pablo (1994): *Las obras públicas en España*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- ANTOLÍN, Francesca (1991): «Las empresas de servicios municipales», COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P., *Historia de la empresa pública en España*, pp. 283-330. Espasa Calpe, Madrid.
- ARTOLA GALLEGU, Miguel (1978): «La acción del Estado», ARTOLA, Miguel (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Banco de España, Madrid, pp. 341-453.

- BAHAMONDE MAGRO, Ángel (1993): *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España: 1700-1936*. Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Madrid.
- CABRERA CALVO-SOTELO, Mercedes (1991): «La opinión ante la empresa pública (1898-1936)», COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P., *Historia de la empresa pública en España*, pp. 375-403. Espasa Calpe, Madrid.
- CAMBÓ BATLLE, Francesc (1918): *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*. Ministerio de Fomento, Madrid.
- CEBALLOS TERESÍ, José G. (1931): *La realidad económica y financiera de España en los treinta años del presente siglo*. Editorial El Financiero, Madrid.
- COMÍN COMÍN, Francisco (1996): *Historia de la Hacienda Pública, II. España*. Crítica, Madrid.
- COMÍN COMÍN, Francisco; MARTÍN ACEÑA, Pablo; MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (1998): *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Grupo Anaya S.A., Madrid.
- COSTA, Joaquín (1975): *Política hidráulica (Misión social de los riegos en España)*. Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- COSTA, Joaquín (1998): *Oligarquía y caciquismo: como la forma actual de gobierno en España: urgencia y modo de cambiarla*. Editorial Biblioteca Nueva, Madrid.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2001): «La mecanización del transporte por carretera. Redes y empresas en el sureste andaluz (1900-1950)», *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, sesión 15, Zaragoza. Formato CD-Rom.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo y SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (1999): «El impacto de un ferrocarril periférico: la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España (1889-1929)», en Miguel Muñoz, Jesús Sanz y Javier Vidal (ed.), *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998*, pp. 619-643. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- DEL MORAL CARRO, Rafael (1991): *Pasado y futuro del puerto de Valencia: un enfoque económico*. Autoridad Portuaria de Valencia, Valencia.
- FONTANA LÁZARO, Josep (1980): *Cambio económico y actitudes políticas en España*, s. XIX. 2ª edición. Ariel, Barcelona.
- FONTANA LÁZARO, Josep (1986): «La dinámica del mercado interior», MARTÍNEZ VARA (ed.) *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*, pp. 85-96. Siglo XXI de España Editores S.A., Junta del puerto de Santander, Madrid.
- FRAX ROSALES, Esperanza (1996): «Las leyes de bases de obras públicas en el siglo XIX», en *Revista de Estudios Políticos*, nº 93, julio-septiembre, pp. 513-528.
- GARRABOU, Ramón; BARCIELA LÓPEZ, Carlos y JIMÉNEZ BLANCO, José Ignacio (eds.) (1986): *Historia agraria de la España contemporánea. 3. El fin de la agricultura tradicional*. Editorial Crítica, Barcelona.
- GERMÁN ZUBERO, Luis (1999): *Obras públicas e ingenieros en Aragón durante el primer tercio del siglo XX*. Institución 'Fernando el Católico', Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Zaragoza.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913)*. Alianza Editorial, Madrid.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1991): «Las obras públicas, 1850-1935», COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P., *Historia de la empresa pública en España*, pp. 177-204. Espasa Calpe, Madrid.

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1999): «Caballo de sangre, caballo de vapor en el transporte de fines del siglo XIX», en *Doctor Jordi Nadal: la industrialización y el desarrollo económico de España*. Vol. 1, pp. 720-735. Universitat de Barcelona, Barcelona.
- GUÁITA, Aurelio (1984): *El Ministerio de Fomento, 1832-1931*. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.
- HERNÁNDEZ MARCO, José Luis (1997): *Trenes, estaciones y puertos: el tráfico de mercancías de la Cía. del Norte (1876-1930)*. Gobierno Vasco, Bilbao.
- HERRANZ LOCÁN, Alfonso (2001): «Una aproximación al stock de infraestructuras español (1844-1935)», *Revista de Historia Económica*, año XIX, n.º extraordinario, pp. 129-152.
- MARTÍNEZ ALCUBILLA, M. (1894): *Diccionario de la Administración Española. Compilación de la novísima legislación de España peninsular y ultramarina*. 9 vols. Madrid.
- MARTORELL LINARES, Miquel (1995): «La reforma pendiente. La hacienda municipal en la crisis de la Restauración: el fracaso de la ley de supresión del impuesto de caminos», *Hacienda Pública Española*, n.º 132, pp. 143-152.
- MATEO DEL PERAL, Diego (1978): «Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)», ARTOLA, Miguel (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Banco de España, Madrid, pp. 31-159.
- MATÉS BARCO, Juan Manuel (1998): *Cambios institucionales y servicios municipales*. Editorial Comares, Granada.
- MINISTERIO DE FOMENTO (1909): *Datos para el presupuesto extraordinario de construcción de carreteras y puentes y reparación de carreteras. Consideraciones acerca de los caminos vecinales*. Imprenta de Ricardo Rojas, Madrid.
- MOLINA HERRRERA, Jerónimo; UCLÉS AGUILERA, David y AZNAR SÁNCHEZ, José Ángel (1999): «La agricultura intensiva: una industria de futuro», BERNAL, A. M. y PAREJO BARRANCO, A., *Economía andaluza e historia industrial. Estudios en homenaje a Jordi Nadal*. Asukaria Mediterránea, Granada, pp. 415-429.
- PELLEJERO MARTÍNEZ, Carmelo (1999): *Historia de la economía del turismo en España*. Civitas Ediciones S.L., Madrid.
- PUERTA RUEDA, Natividad (1994): *El puerto de Bilbao, reflejo industrial de Vizcaya: 1857-1913*. Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao.
- REGUERA RODRÍGUEZ (1998): *Geografía de Estado. Los marcos institucionales de la ordenación del territorio en la España contemporánea, 1800-1940*. Universidad de León, León.
- REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS (1899): «Un alto ejemplo de inmoralidad. Las carreteras parlamentarias», *Revista de Obras Públicas*, n.º 1.255, 12 de octubre, pp. 389-391.
- RODRÍGUEZ LÁZARO, Javier (2001): «Caminos ordinarios y caminos de hierro: el Estado y las compañías ferroviarias ante el desarrollo del transporte por carretera mediante vehículos de tracción mecánica en España, 1924-1936», *II Congreso de Historia Ferroviaria*, sección institucional. Formato CD-Rom.
- SÁNCHEZ ILLÁN, Juan Carlos (1997): «Rafael Gasset y la política hidráulica de la Restauración, 1900-1923», *Revista de Historia Económica*, n.º 2, pp. 319-362.
- SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (1997): «Los regadíos de la Andalucía árida (siglos XIX y XX). Expansión, bloqueo y transformación», *Áreas*, 17, pp. 109-128.
- SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (2001): «Trayectoria histórica de los regadíos andaluces durante los siglos XIX y XX: pluralidad económica, técnica y territorial», VII

- Congreso de la Asociación de Historia Económica, sesión 16, Zaragoza. Formato CD-Rom.
- SIMPSON, James (1997): *La agricultura española (1765-1965): la larga siesta*. Alianza Universidad, Madrid.
- SMITH, Adam (2001): *La riqueza de las naciones*. Alianza Editorial, Madrid.
- TORTELLA CASARES, Gabriel (1994): *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*. Alianza Universidad Textos, Madrid.
- TUSELL, Javier (1976): *Oligarquía y caciquismo en Andalucía (1890-1923)*. Planeta, Barcelona.
- VARELA ORTEGA, José (2001): *Los amigos políticos. Partidos, elecciones y caciquismo en la Restauración (1875-1900)*. Marcial Pons, Madrid.
- VIDAL OLIVARES, Javier (1992): *Transportes y mercado en el País Valenciano (1850-1914)*. Edicions Alfons el Magnànim, Valencia.
- VILLANUEVA LARRAYA, Gregoria (1991): *La 'política hidráulica' durante la Restauración*. UNED, Madrid.