

# El Legado de Churchill en la Infraestructura Británica: De la Modernización del Siglo XX a la Crisis Post-Brexit

*Churchill's Legacy in British Transport: from 20th-Century Modernization to the Post-Brexit Crisis*

**Roberto Lucas Gabriel Magni Galdeano<sup>1</sup>**

Pontificia Universidad Católica Argentina  
Mendoza, Argentina

<https://orcid.org/0009-0001-8267-189X>  
[gabrielmagni.it@gmail.com](mailto:gabrielmagni.it@gmail.com)

**Sumario:** 1. Un Reformador Eduardiano: transporte, eficiencia y bienestar social (1908-1914). 2. Logística para el bienestar social. 3. Las arterias del imperio. 4. La logística de la guerra total y la reconstrucción de entreguerras (1914-1945). 4. La logística de la guerra total y la reconstrucción de entreguerras (1914-1945) 5. Dominio de mares y tierras. 6. El engranaje de la guerra industrial. 6. Conclusión

**Resumen:** Uno de los objetivos del artículo fue examinar la profunda transformación del sistema de transporte y logística del Reino Unido durante la primera mitad del siglo XX, un proceso marcado por el desplazamiento de la hegemonía ferroviaria

---

<sup>1</sup> Doctorando en Historia por la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo. Profesor en la Facultad de Humanidades y Ciencias Económicas de la Pontificia Universidad Católica Argentina.

hacia tecnologías motorizadas y aéreas, bajo la influencia decisiva de las dos guerras mundiales y de la reconstrucción nacional posterior. En este contexto, se destaca la figura de Winston Churchill como artífice de una visión estratégica de largo alcance que integró la infraestructura al desarrollo económico y a la seguridad del Estado. Desde sus primeros cargos como Presidente de la Junta de Comercio (1908-1910) hasta su segundo mandato como Primer Ministro (1951-1955), Churchill promovió una red intermodal que articuló ferrocarriles, puertos y carreteras, impulsó la motorización y la aviación comercial, y concibió la infraestructura como una herramienta de cohesión nacional.

El estudio destacó que este modelo de integración logística y centralización estatal configuró las bases del sistema moderno británico, pero también anticipó las tensiones estructurales y vulnerabilidades que reaparecen en el escenario post-Brexit, donde las cadenas de suministro enfrentan nuevos desafíos derivados de la desarticulación política y económica del espacio europeo.

**Palabras clave:** Churchill, transporte, Brexit, Inglaterra

**Abstract:** One of the article's objectives was to examine the profound transformation of the UK's transport and logistics system during the first half of the 20th century, a process marked by the shift from rail hegemony to motorized and air technologies, under the decisive influence of the two world wars and subsequent national reconstruction. In this context, Winston Churchill stands out as the architect of a far-reaching strategic vision that integrated infrastructure with economic development and national security. From his early positions as Chairman of the Board of Trade (1908-1910) to his second term as Prime Minister (1951-1955), Churchill promoted an intermodal network that linked railways, ports, and roads, fostered motorization and commercial aviation, and conceived of infrastructure as a tool for national cohesion.

The study highlighted that this model of logistical integration and state centralization shaped the foundations of the modern British

system, but also anticipated the structural tensions and vulnerabilities that are reappearing in the post-Brexit scenario, where supply chains face new challenges stemming from the political and economic disarticulation of the European space.

**Keywords:** Churchill, transport, brexit, Englad

---

**Cita sugerida:** Magni. (2025). El legado de Churchill en el transporte británico: de la modernización del siglo XX a la crisis Post-Brexit. *Revista de Historia Universal*, 32, 59 – 74.

---

## **1. Un Reformador Eduardiano: transporte, eficiencia y bienestar social (1908-1914)**

Al despuntar el siglo XX, Gran Bretaña, aunque seguía siendo el taller del mundo, se enfrentaba a las crecientes tensiones de una sociedad industrial madura. La era eduardiana, a menudo vista como una apacible tarde dorada antes de la catástrofe de 1914, fue en realidad un periodo de intensa agitación social y política. Fue en este caldero de cambios donde un joven y ambicioso Winston Churchill forjó su identidad como estadista. Al inicio de su carrera ministerial, como miembro del gobierno liberal de H. H. Asquith, Churchill ya demostraba una profunda comprensión de que la infraestructura de transporte era el sistema circulatorio de la nación, inseparable de la eficiencia económica y la urgente necesidad de reforma social.

Nombrado presidente de la Junta de Comercio (Board of Trade) en 1908, a la temprana edad de 33 años, Churchill se encontró en el epicentro de la política modernizadora. Junto a David Lloyd George, se convirtió en uno de los principales arquitectos del "Nuevo Liberalismo", una corriente ideológica que se distanciaba del *laissez-faire* del siglo XIX para abrazar un rol más activo del Estado. La visión de Churchill no era la de un mero administrador

que gestionaba el *statu quo*, sino la de un modernizador pragmático. Entendía que, para mantener la primacía global de Gran Bretaña, era imperativo mitigar los peores efectos del capitalismo industrial -como el desempleo masivo, la pobreza cíclica y los conflictos laborales- que amenazaban con desgarrar el tejido social.

En este cargo, Churchill introdujo una serie de reformas sociales clave que, vistas en retrospectiva, tenían un componente logístico fundamental. Su iniciativa más celebrada fue la creación de las “bolsas de trabajo estatales” (*labour exchanges*) a través de la Ley de 1909. Inspirado en el modelo alemán que había observado de cerca, este sistema era mucho más que una simple agencia de empleo. Representaba un intento audaz de organizar el mercado laboral a escala nacional, tratando la mano de obra no como una masa anónima, sino como un recurso que debía ser distribuido eficientemente. Estas oficinas, establecidas en todo el país, buscaban conectar a los trabajadores desempleados con las vacantes disponibles, reduciendo el tiempo y el coste de la búsqueda de empleo.

El éxito de este sistema, sin embargo, dependía implícitamente de una *red de transporte funcional* que permitiera a los trabajadores desplazarse desde áreas de alto desempleo, como los muelles de Londres, hacia regiones con demanda de mano de obra. La política social estaba, por tanto, intrínsecamente ligada a la infraestructura ferroviaria y de tranvías. Como complemento a esta medida, Churchill fue responsable de la segunda parte de la “Ley del Seguro Nacional de 1911”, que introdujo por primera vez en Gran Bretaña un seguro de desempleo financiado por el Estado para trabajadores en industrias particularmente volátiles como la construcción naval y la ingeniería. Esta “red de

seguridad" no solo proporcionaba un soporte vital, sino que también reconocía la naturaleza cíclica del empleo industrial y la necesidad de un sistema de soporte nacional que trascendiera la caridad local.

La gestión de Churchill en la Junta de Comercio también abordó directamente las arterias físicas del país: sus ferrocarriles y puertos. Consciente de que una huelga prolongada en estos sectores podía paralizar la economía nacional y el flujo de recursos del Imperio, intervino activamente en la resolución de conflictos laborales. Su enfoque era a menudo pragmático. Aunque su reputación se vería empañada por su controvertida decisión de desplegar tropas en Tonypany durante una huelga minera en 1910 (un acto que lo enemistó con el movimiento sindicalista durante décadas), su objetivo principal en esta etapa era la mediación y el arbitraje para asegurar la continuidad del flujo comercial.

Entendía que la red ferroviaria, los canales y los puertos no eran entidades aisladas, sino un sistema interconectado y sinérgico. La eficiencia de los puertos de Liverpool o Londres dependía de la capacidad de los ferrocarriles para transportar mercancías desde y hacia los centros industriales de los Midlands o el norte de Inglaterra. Esta visión sistémica de la infraestructura como un todo integrado sería una constante a lo largo de toda su carrera. En esta fase eduardiana, Churchill sentó las bases de su pensamiento estratégico, viendo la infraestructura no solo como una cuestión de ingeniería o economía, sino como un pilar fundamental para la "cohesión social", la competitividad nacional y el sostenimiento del poder imperial británico.

## **2. La logística de la guerra total y la reconstrucción de entreguerras (1914-1945)**

Si la era eduardiana fue el laboratorio de las ideas reformistas de Churchill, la primera guerra mundial fue el crisol donde se forjó su comprensión de la logística como un pilar de la estrategia militar y la supervivencia nacional. El conflicto transformó radicalmente la concepción del transporte: de ser un facilitador del comercio, pasó a convertirse en un arma de guerra, tan decisiva como los acorazados y la artillería. La capacidad de movilizar hombres, material y alimentos a una escala sin precedentes se convirtió en el factor determinante entre la victoria y la derrota.

Como Primer Lord del Almirantazgo (1911-1915), Churchill se anticipó a las exigencias de un futuro conflicto naval. Su principal objetivo fue asegurar que la Marina Real, el escudo del Imperio, mantuviera una superioridad indiscutible sobre la creciente flota alemana. Su enfoque fue integral y visionario. La decisión más trascendental fue la de impulsar la transición de la flota del carbón al petróleo (Pelaz López, 2012). Esta medida, aunque técnicamente superior —permitía mayor velocidad, aceleración y una recarga más rápida—, representaba un desafío logístico colosal. A diferencia del carbón galés, abundante y cercano, el petróleo debía ser importado, principalmente de Persia (actual Irán). Para garantizar este suministro vital, Churchill convenció al gobierno de adquirir una participación mayoritaria en la Anglo-Persian Oil Company, una decisión que proyectó la influencia estratégica y económica británica en el Golfo Pérsico durante décadas.

Al mismo tiempo, Churchill fue uno de los primeros defensores del poder aéreo en el ámbito naval. A pesar del escepticismo de

muchos almirantes veteranos, promovió con entusiasmo el desarrollo de la aviación, creando el “Real Servicio Aéreo Naval” (*Royal Naval Air Service*) en 1912. Entendía que los aviones no eran meros aparatos de reconocimiento, sino que jugarían un papel crucial en la protección de puertos, la caza de submarinos y la defensa de las vitales rutas de suministro que alimentaban a la isla. Su fascinación por la tecnología y su disposición a “apostar por los excéntricos y los inventores” lo llevaron a ser una figura clave en los albores de la guerra aérea y naval moderna (Johnson, 2015).

Tras el desastre de la campaña de los Dardanelos (Galípoli) en 1915, un plan audaz del que fue el principal artífice, Churchill fue destituido del Almirantazgo. Después de un breve exilio político y un periodo sirviendo como oficial en el frente occidental, su inagotable energía y su genio organizativo fueron nuevamente requeridos. En 1917, David Lloyd George lo nombró Ministro de Municiones, colocándolo de nuevo en el centro neurálgico del esfuerzo bélico.

Su labor fue titánica: consistió en organizar la producción y distribución de armamento a una escala nunca vista. El Ministerio de Municiones se convirtió en un gigantesco sistema logístico que controlaba fábricas, materias primas y, crucialmente, los medios de transporte. Churchill tuvo que coordinar una compleja red de fábricas, ferrocarriles y puertos para asegurar que el flujo constante de proyectiles, armas y equipos llegara sin interrupción a los ejércitos en Francia y otros frentes. Fue durante este periodo cuando apoyó de forma decisiva el desarrollo y la producción en masa del “buque terrestre” o tanque, una innovación tecnológica que él mismo había impulsado desde el Almirantazgo contra la opinión de muchos expertos. Comprendió que esta nueva arma

requería no solo su fabricación, sino una compleja cadena de transporte y mantenimiento para ser efectiva en el campo de batalla.

### 3. La Reconstrucción y la Carretera hacia el Futuro

En el periodo de entreguerras, ya como ministro de Economía (*Chancellor of the Exchequer*) en el gobierno conservador de Stanley Baldwin (1924-1929), sus decisiones tuvieron un profundo impacto en la infraestructura del país. Aunque su política más recordada y controvertida fue el regreso al “patrón oro” en 1925 —una medida que, según muchos economistas, sobrevaloró la libra y perjudicó a las industrias de exportación, contribuyendo a la tensión que desembocó en la Huelga General de 1926 (Toye, 2018)—, también promovió políticas que buscaban modernizar la red de transportes.

Convencido de la necesidad de apoyar a los ferrocarriles, que enfrentaban la creciente competencia del transporte por carretera, los incluyó en sus propuestas de reducción de tasas (*derating*) para aliviar su carga fiscal y fomentar la inversión de capital. Esta medida, aplicada en sus presupuestos de 1929, buscaba equilibrar el campo de juego entre las diferentes formas de transporte. Su visión era la de un “sistema de transporte integrado” donde el ferrocarril, a pesar de la irresistible ascensión del automóvil, seguía siendo la columna vertebral para el transporte de mercancías pesadas y la industria. No obstante, también fue durante su mandato cuando se creó el Fondo de Carreteras (*Road Fund*), que utilizaba los ingresos de los impuestos sobre los vehículos de motor para financiar la construcción y mejora de la red vial. Churchill estaba sentando, quizás sin ser plenamente consciente de sus consecuencias a largo plazo, las

bases para la era de la motorización que dominaría la segunda mitad del siglo XX.

#### **4. La Visión de Posguerra: Reconstrucción e Integración Nacional (1951-1955)**

Al regresar al número 10 de Downing Street en octubre de 1951, un Winston Churchill de 76 años se enfrentó a un país profundamente cambiado. Gran Bretaña estaba exhausta por la guerra, todavía sujeta al racionamiento y lidiando con su nuevo y reducido papel en un mundo dominado por dos superpotencias, Estados Unidos y la Unión Soviética. Además, el gobierno laborista saliente de Clement Attlee había transformado el tejido social y económico del país, creando el Servicio Nacional de Salud (NHS) y nacionalizando industrias clave como el carbón, los ferrocarriles y la electricidad. El desafío para Churchill no era deshacer esta nueva realidad, sino gestionarla. Su segundo mandato, a menudo recordado por sus esfuerzos en la política exterior de la Guerra Fría y su búsqueda de un acercamiento con Moscú, fue en el frente interno un periodo de consolidación pragmática, donde su gobierno continuó y afianzó la visión de una "infraestructura nacional integrada", sentando las bases para la "sociedad opulenta" que estaba por venir (Clarke, 1996).

A pesar de su retórica sobre la "libertad", el gobierno conservador de Churchill aceptó en gran medida el consenso de la posguerra. No se intentó reprivatizar las industrias nacionalizadas, entendiendo que eran herramientas esenciales para la reconstrucción nacional. En este marco de economía mixta, uno de los logros más destacados y visibles de su administración fue el exitoso programa de construcción de viviendas, dirigido energicamente por su ministro de vivienda, Harold Macmillan.

El Partido Conservador había hecho campaña con la audaz promesa de construir 300.000 viviendas al año, una cifra que muchos consideraban inalcanzable. Sin embargo, bajo la supervisión de Macmillan, el objetivo no solo se alcanzó, sino que se superó en 1953. Este programa masivo no solo abordaba una necesidad social acuciante para millones de familias, sino que también actuaba como un potente motor para la economía. Era, en su núcleo, un gigantesco desafío logístico que requería una coordinación eficiente del transporte de enormes cantidades de madera, ladrillos, cemento y acero desde los puertos y fábricas hasta las obras de construcción en todo el país, utilizando principalmente la red ferroviaria recién nacionalizada (Toye, 2018).

Paralelamente, se sentaron las bases para la futura expansión de la red de carreteras del país. Gran Bretaña se estaba quedando atrás de Alemania y Estados Unidos en la construcción de vías de alta capacidad. Si bien la construcción de las primeras grandes autopistas (motorways) se materializaría a finales de la década, bajo el propio mandato de Macmillan como primer ministro, fue el gobierno de Churchill el que impulsó la planificación, los estudios de viabilidad y la asignación de fondos necesarios para la transición definitiva hacia la motorización. Se entendía que el creciente número de automóviles privados y vehículos comerciales requería una nueva infraestructura para evitar el colapso de las antiguas carreteras.

Este periodo también fue testigo del espectacular auge de la aviación comercial, un campo en el que Churchill, fascinado desde siempre por la tecnología, veía una oportunidad para que Gran Bretaña liderara el mundo. El gobierno apoyó firmemente a la industria aeronáutica británica, que había sido vital durante la

guerra, facilitando su transición hacia la producción de aviones civiles de vanguardia. El ejemplo más emblemático fue el “De Havilland Comet”, el primer avión de pasajeros a reacción del mundo, que realizó su primer vuelo comercial en 1952. Aunque la carrera del Comet se vio truncada por posteriores desastres, simbolizaba la ambición tecnológica y el espíritu de la época.

Se entendía que, en un mundo de posguerra cada vez más interconectado, el transporte aéreo sería un pilar fundamental tanto para el comercio como para la diplomacia. Esta visión encajaba perfectamente con la concepción geopolítica de Churchill de los “tres círculos majestuosos”: la Commonwealth y el Imperio, el mundo de habla inglesa (liderado por Estados Unidos) y una Europa unida. Mantener la cohesión y la influencia británica dentro de estos tres círculos dependía de una infraestructura de transporte global y rápida. Los aviones conectaban Londres con Washington, Ottawa, Canberra y las capitales europeas, convirtiendo una visión estratégica en una realidad física. La prosperidad y la influencia de Gran Bretaña ya no solo dependían de su poder naval, sino también de su capacidad para dominar las nuevas arterias comerciales en los cielos. Su gobierno, por tanto, sentó las bases para una infraestructura moderna que definiría la geografía económica y social británica durante el resto del siglo XX.

## **5. El legado centralizado ante el desafío del brexit: la ironía del nacionalismo churchilliano**

La salida del Reino Unido de la Unión Europea, culminada el 31 de enero de 2020, ha sometido al sistema logístico y de transporte británico a una prueba de estrés sin precedentes. Las políticas implementadas por Churchill y sus sucesores a lo largo del siglo

XX, encaminadas a crear un sistema nacional altamente integrado y eficiente para un comercio sin fricciones, ahora revelan sus profundas vulnerabilidades. La reaparición de una frontera aduanera y regulatoria dura con la Unión Europea, su principal socio comercial, ha generado una disrupción cuya magnitud apenas comienza a comprenderse.

El modelo de infraestructura que Churchill ayudó a forjar estaba diseñado para un propósito claro: la proyección del poder y el comercio británico hacia el exterior. Forjado en una era de planificación centralizada, reconstrucción nacional y gestión imperial, este sistema priorizaba la integración interna y las conexiones fluidas con una Commonwealth lejana. Con la entrada de Gran Bretaña en el Mercado Común en 1973, este sistema logístico no fue desmantelado, sino que se adaptó y optimizó para una nueva realidad. Puertos como Dover se transformaron en eficientes conductos para el comercio *just-in-time* con el continente, procesando miles de camiones al día con una fricción mínima. Las cadenas de suministro de industrias clave, como la automotriz y la alimentaria, se integraron profundamente con las de sus contrapartes europeas.

Sin embargo, el Brexit ha invertido esta lógica de 50 años. La imposición de controles aduaneros, declaraciones de importación/exportación, inspecciones sanitarias y fitosanitarias (SPS) y el complejo papeleo de las "reglas de origen" ha arrojado arena en los engranajes de esta maquinaria bien engrasada. Esto ha creado cuellos de botella masivos, ha aumentado drásticamente los costes para las empresas y ha puesto en evidencia la extrema dependencia de la economía británica de cadenas de suministro optimizadas para un entorno sin fronteras.

La infraestructura física, aunque robusta, no estaba preparada para la nueva infraestructura burocrática impuesta sobre ella.

El nacionalpopulismo que impulsó la campaña del "Leave" a menudo se nutrió de una nostalgia por una era de soberanía y control nacional, una era que coincide y se personifica en la figura de Winston Churchill. Los discursos sobre "recuperar el control" y la evocación de Gran Bretaña "sola" contra el continente resonaban con mitos populares de la Segunda Guerra Mundial (Eatwell y Goodwin, 2019). El propio Boris Johnson, uno de los principales arquitectos del Brexit, es un notorio biógrafo y admirador de Churchill, y con frecuencia ha modelado su personaje público a imagen y semejanza del líder de la guerra (Johnson, 2015).

Sin embargo, esta apropiación es profundamente irónica. El sistema de infraestructura que Churchill ayudó a construir — puertos eficientes, una red ferroviaria nacional, una industria aeronáutica global— estaba diseñado para maximizar las conexiones internacionales de Gran Bretaña, no para reducirlas. Churchill era un pragmático que entendía el poder como una función de la influencia económica y la conectividad estratégica. Su objetivo era asegurar la prosperidad y la posición de Gran Bretaña en el mundo a través de la fortaleza de sus lazos comerciales, no de su aislamiento. La lógica del Brexit, al crear barreras donde antes había flujos libres, choca frontalmente con este legado.

La crisis logística post-Brexit, por tanto, no es un mero problema técnico o administrativo. Es el resultado de una tensión fundamental entre una visión política introspectiva, que prioriza una noción abstracta de soberanía, y un sistema de infraestructuras concebido históricamente para ser extrovertido.

Las largas colas de camiones en Kent y los estantes vacíos en algunos supermercados son la manifestación física de esta contradicción. Son el legado de Churchill colisionando con la ideología de aquellos que reclaman ser sus herederos.

## Conclusión

La trayectoria de Winston Churchill, examinada a través de la lente de la infraestructura, revela un hilo conductor de una coherencia sorprendente a lo largo de más de medio siglo. Más que un interés pasajero, la concepción del transporte y la logística como pilares de la fortaleza nacional, la prosperidad económica y la proyección global fue un principio fundamental de su visión de estadista.

Desde sus inicios como reformador eduardiano, donde vinculó la movilidad laboral con el bienestar social, hasta su papel como señor de la guerra, que comprendió que las batallas se ganaban tanto en las fábricas y los puertos como en el frente, su enfoque fue siempre sistémico. Como constructor de la posguerra, consolidó una red nacional que, aceptando el consenso de la época, buscaba equipar a Gran Bretaña para competir en un nuevo orden mundial. En cada etapa, su pragmatismo le llevó a promover la integración, la modernización y, sobre todo, la conectividad.

Es precisamente aquí donde reside la profunda relevancia y la aguda ironía de su legado en el siglo XXI. El sistema que Churchill y sus sucesores perfeccionaron —una red optimizada para el flujo transfronterizo y el comercio *just-in-time*— es el que hoy sufre las consecuencias de la reimposición de barreras que el propio sistema fue diseñado para superar. La crisis logística post-Brexit

no es, por tanto, un mero fallo técnico, sino la manifestación de una contradicción histórica.

Se puede concluir que, mientras el nacionalismo contemporáneo invoca la imagen de Churchill para justificar un proyecto de repliegue soberano, su verdadero legado en materia de infraestructura abogaba, por lo contrario: una Gran Bretaña robusta, abierta y conectada con el mundo. La tensión entre el mito y la realidad pragmática del estadista nunca ha sido más evidente que en las colas de camiones que hoy se forman en las costas británicas, un monumento involuntario a las complejidades de la historia y las consecuencias imprevistas de su instrumentalización política.

### **Referencias bibliográficas**

Clarke, P. (1996). *Hope and glory: Britain 1900–2000*. Penguin.

Eatwell, R., & Goodwin, M. (2019). *Nacionalpopulismo: Por qué está triunfando y de qué forma es un reto para la democracia*. Ediciones Península.

Escobar, M. (2012). *Winston Churchill: Su liderazgo*. Harper.

Hay, C. (2002). *British politics today: Towards a new political science of British politics?* Polity Press.

Hobsbawm, E. J. (2023). *Industria e imperio: Una historia económica de Gran Bretaña desde 1750*. Editorial Crítica.

Johnson, B. (2015). *El factor Churchill: Un solo hombre cambió el rumbo de la historia* (R. Buenaventura, Trad.). Alianza Editorial.

Pelaz López, J. V. (2012). *Breve historia de Winston Churchill*. Nowtilus.

Shepotylo, O. (2025). The impact of “Brexit” on global trade and economy particularly on UK economy. *Journal of International Business Policy*, 1, 6–18.

Todd, S. (2019). *El pueblo: Auge y declive de la clase obrera británica (1910–2010)*. Akal Ediciones.

Toye, R. (Ed.). (2018). *Winston Churchill: Una biografía colectiva*. Ed. Crítica.