

Quizás en ningún país se hayan tenido que vencer mayores dificultades para poner en marcha los ferrocarriles: desde la desastrosa situación económica que atravesaba España después de su victoriosa guerra de la Independencia, seguida de la guerra civil, que duró desde 1833 hasta 1840, y la consiguiente inestabilidad política, hasta las intrincadas condiciones topográficas del suelo peninsular.

España construyó su primer ferrocarril en 1837, en la isla de Cuba. En el citado año, se inauguró el trayecto de La Habana al Bejucal.

En 1829, en momentos rudimentarios de la tracción a vapor, antes de la apertura al tráfico de la línea inglesa de Liverpool a Manchester, D. José Díaz Imbrechts solicitó la concesión del ferrocarril de Jerez al Portal, siéndole concedida en 23 de septiembre de 1829.

Con el mayor empeño se trabajó para llevar a cabo esta empresa, constituyéndose una compañía de la que formó parte D. Marcelino Calero y Portocarrero. El capital sería de 1.500.000 reales de vellón distribuidos en 750 acciones numeradas y de valor de 2.000 reales. A pesar de las perspectivas que se ofrecían en el negocio, la suscripción fracasó, traspasándose todos los derechos al mencionado D. Marcelino Calero.

El Sr. Calero, residente en Londres y conocedor de los asuntos ferroviarios, amplió la idea de su predecesor y solicitó la concesión del camino de hierro desde Jerez al Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar, siéndole otorgada en 28 de mayo de 1830, bajo la denominación de Camino de la Reina María Cristina. El Rey Fernando VII fué decidido protector de esta iniciativa y llegó a presenciar las pruebas del material en miniatura, importado de Inglaterra. Fracasó, sin embargo, la empresa, no obstante el decidido apoyo oficial que se prestó, y en 1838 caducó la concesión, por falta de capitales.

La misma suerte corrió la concesión del ferroca-



rril de Tarragona a Reus, otorgado en 1833. No se registran más solicitudes de ferrocarriles hasta 1843, en que se autorizó a D. José María Roca la construcción de la línea de Barcelona a Mataró. Un año después D. Pedro Lara obtiene autorización para construir el de Madrid a Aranjuez, como parte inicial de la línea en proyecto de Aranjuez a Alicante. En 1845, se otorgó una concesión para construir el ferrocarril de Langreo a Gijón.

En 1844, al ser solicitada línea tan importante como la de Madrid a Cádiz, se encomendó a la Dirección General de Caminos que estudiara el régimen para esta clase de concesiones, nombrándose una comisión compuesta de tres ingenieros de Caminos, cuyos trabajos originaron la Real Orden de 31 de diciembre del mismo año, en la que exponen las bases en que se funda toda nuestra legislación ferroviaria.

El 28 de octubre de 1848 se inauguró el ferrocarril de Barcelona a Mataró, primer camino de hierro de España. El 9 de febrero de 1851, el de Madrid a Aranjuez, y en 1855 el ferrocarril de Langreo (Asturias). Estos tres, son los primeros ferrocarriles españoles.

La inauguración que revistió mayor solemnidad fué, sin duda, la de la línea Madrid-Aranjuez, por ser la primera que arrancaba de la capital de España.

El ferrocarril de Aranjuez debe estimarse como un acierto personal de D. José de Salamanca, a quien los españoles tanta gratitud deben por sus empresas. Después de muchas luchas y sinsabores, satisfecho frente al éxito de su primera iniciativa ferroviaria, el ilustre financiero continuó los trabajos de prolongación de la línea, primero hasta Albacete y luego hasta Alicante, uniendo a Madrid con el Mediterráneo. Algo más tarde, también por su iniciativa y su aportación económica, se construyeron la línea de Castillejo a Toledo, el ramal de Alicante a Cartagena, la línea de Madrid a Zaragoza y la de Zaragoza a Alsasua, por Pamplona. D. José de Salamanca extendió, asimismo, sus actividades hacia el extranjero y proyectó y financió ferrocarriles en Portugal e Italia. Al Marqués de Salamanca debemos considerarle como la figura más destacada en la historia de los ferrocarriles españoles.

JUAN LOPEZ CHICHERI
(Director de la Revista "TRENES")

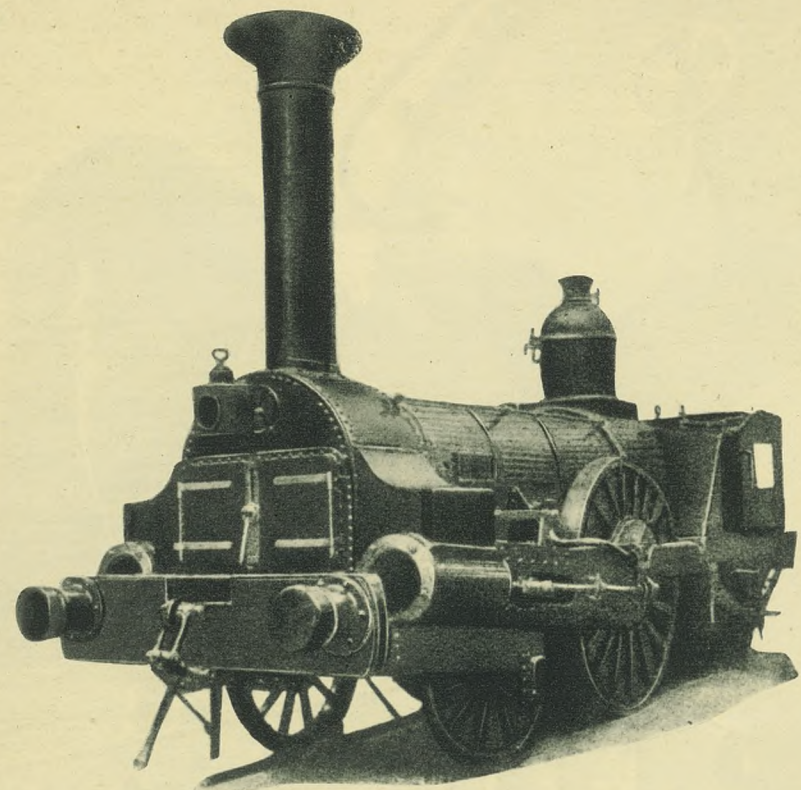


para poder vivir sin apuros el resto de sus días.

En 1834, la Real Junta de Fomento de La Habana dispuso que se procediera, con la máxima rapidez, a hacer los estudios conducentes a la construcción de la línea Habana-Guines, de modo que aquella colonia española estaba construyendo el ferrocarril cuando en Europa aún se dudaba si convenía o no su establecimiento.

En 1837 fué inaugurada la primera sección de dicha línea férrea, entre La Habana y el Bejucal, y el año siguiente lo fué el segundo tramo, entre el Bejucal y Guines. Biada, como otros muchos españoles populares en La Habana, fué invitado a la inauguración del primer trozo, y, co-

100 AÑOS DE FERROCARRIL EN ESPAÑA



Arriba: la locomotora "Mataró", primera que circuló en España. Se conserva, como recuerdo histórico, en los talleres de la Compañía del F. C. de Mataró.

Abajo: Uno de los últimos modelos de locomotoras fabricadas en España: la "4-8-2", tipo "Montaña", construida en Bilbao con destino a la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.

Los 28 kilómetros que España tenía en explotación al inaugurarse la línea de Barcelona a Mataró, veinte años más tarde—en 1868—se habían ampliado a 4.898. Actualmente, la extensión de los ferrocarriles españoles es de 12.775 kilómetros de vía de 1,67, explotados por la Red Nacional, y 4.782 de vía estrecha. En total, 17.557 kilómetros.

mentando la era de progreso que abría al mundo el nuevo sistema de locomoción y transporte, dijo al general Facón, íntimo amigo suyo:

—Al regresar a mi país, antes de un año habré unido Barcelona con mi pueblo, por medio del ferrocarril.

Regresó a España, sin olvidar ni un momento su proyecto. En Barcelona dió cuenta de sus planes a varias de sus amistades, hallando una acogida fría y casi desdenosa. Calificaban de utópico y arriesgado el plan expuesto con tanto calor por Biada, y éste, convencido de que en la ciudad condal no hallaría capital y ambiente suficiente para su empresa, mayormente dadas las críticas circunstancias por que atravesaba el país, fuese a Londres, donde residía otro catalán, amigo suyo, José María Roca, prestigioso comerciante, que conocía, por correspondencia, el proyecto de Biada, que le parecía inmejorable y hacadero.

Roca tenía relaciones de amistad con un ingeniero eminente, uno de los facultativos más notable de Inglaterra, llamado Joseph Locke, miembro de la Cámara de los Comunes y poseedor de una considerable fortuna.

Locke había construido, en su país, varios caminos de hierro, y en Francia había tendido las líneas París-Ruan y Ruan-El Havre. En Inglaterra procedió a la construcción de la línea férrea de Londres a Southampton. A Locke le pareció excelente el proyecto de Biada, y en vista de este autorizado parecer, Roca tomó a su cargo la organización de la compañía en lo que a la aportación de capitales ingleses se refería, ya que por sus relaciones comerciales y su prestigio personal creía poder lograr, en este sentido, muy positivos resultados.

La guerra civil que durante siete años llenó de inquietudes a España no podía ofrecer a los capitalistas un aliciente para que empleasen grandes sumas en la construcción de ferrocarriles. Los negocios atravesaban una época difícil y el mal resultado de algunas empresas mineras acabaron de sembrar la desconfianza. A pesar de ello, dos catalanes, como hemos dicho, D. José María Roca y D. Miguel Biada, movido éste por un impulso patriótico y aquél por móviles económicos, lograron que se formase una Compañía con un capital de un millón de duros para cons-

truir el ferrocarril de Barcelona a Mataró, cuya longitud era de 28'6 kilómetros y cuya concesión a perpetuidad se consiguió en 13 de agosto de 1843.

El presupuesto para la realización de la línea, que llevado al Gobierno fué aprobado por éste, era como sigue:

Expropiación de terrenos y edificios	90.000	duros
Construcción del camino de hierro, carriles y cojinetes	560.000	»
Estaciones, paraderos y casetas para los guardas	50.000	»
Locomotoras, coches y vagones, puestos en Barcelona	170.000	»
Techos, columnas, plataformas y demás material de hierro, y coque	35.000	»
Ingenieros, sueldos y comisiones	45.000	»
Total	950.000	»

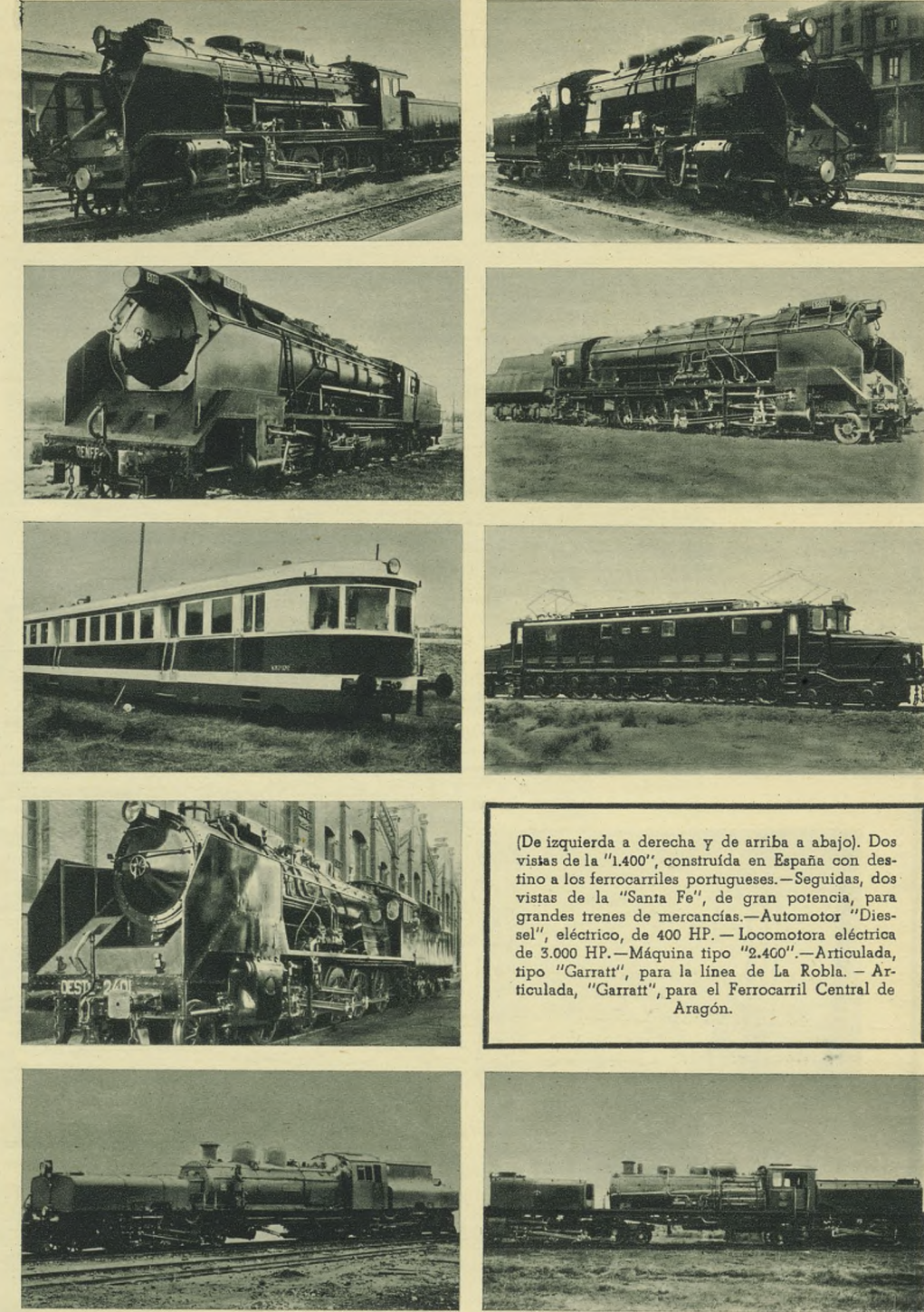
Una triste noticia conmovió a la ciudad y llevó el luto a la Empresa constructora del ferrocarril. El día 2 de abril de 1848 falleció en Mataró, donde residía, D. Miguel Biada. No pudo ver realizada la obra de sus sueños. Su entierro fué una imponente manifestación de duelo. De Barcelona acudieron centenares de personas que cubrieron de flores su ataúd.

La obra más importante de la línea fué la perforación del túnel de Mongal, cuyas medidas eran de 500 piés de largo, por 27 de ancho y 24 de elevación. La obra exigió un trabajo penoso, dada la dureza de la roca y la falta de útiles adecuados para su perforación. Como se encontrasen varias venas de agua, el túnel fué revestido de mampostería en toda su longitud.

La apertura del primer túnel de España fué muy comentada en Barcelona y fueron muchos los vecinos que, los días festivos, se llegaban a Mongat para ver el prodigio de la «muntanya foradada».

Uno de los más entusiastas partidarios del proyectado ferrocarril fué el Cónsul de Francia en Barcelona, D. Fernando de Lesseps, el que pasado el tiempo había de dotar al mundo de nuevas rutas de comunicación.

El día 5 de octubre se hizo una prueba de 3 millas con una locomotora, y ante el buen resultado de la misma, el ingeniero que la conducía resolvió llegar con ella a Mataró. Empleó en el viaje de re-



(De izquierda a derecha y de arriba a abajo). Dos vistas de la "1400", construida en España con destino a los ferrocarriles portugueses.—Seguidas, dos vistas de la "Santa Fe", de gran potencia, para grandes trenes de mercancías.—Automotor "Diesel", eléctrico, de 400 HP.—Locomotora eléctrica de 3.000 HP.—Máquina tipo "2400".—Articulada, tipo "Garratt", para la línea de La Robla.—Articulada, "Garratt", para el Ferrocarril Central de Aragón.

greso sólo 51 minutos, habiendo expresado su opinión, al llegar a Barcelona, de que creía factible llegar a alcanzar una velocidad de 50 millas por hora.

El día 8 de octubre de 1848, se verificó la prueba oficial del nuevo ferrocarril, que sirvió, a la vez, para probar nuevamente una de las últimas locomotoras recibidas.

Salió, para ello, con destino a Mataró, un tren compuesto de algunos coches de cada clase, para regresar una hora más tarde. Con los directores e ingenieros hicieron el viaje varios invitados y periodistas.

* * *

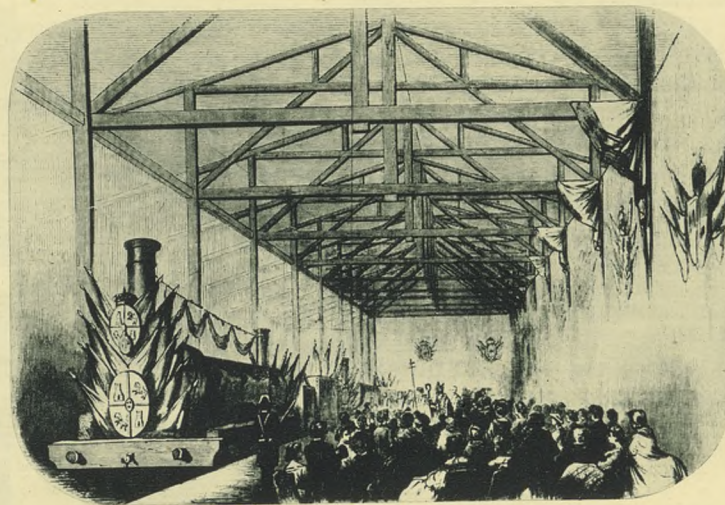
Copiamos del «Diario de Barcelona»:

«La capital de Barcelona, la ciudad de Mataró y todas las poblaciones intermedias han experimentado ayer un día de júbilo al ver por primera vez recorrer la línea del nuevo carril (por desgracia, hasta el presente, el primero y único en España) un tren de diez coches, conduciendo más de 400 personas. Al emprender aquél su majestuosa marcha, entusiastas vivas resonaron de entre los numerosos grupos de millares de personas que estaban apostadas fuera de la Puerta de Don Carlos y los mismos gritos y las mismas expresivas demostraciones se repitieron por todas las pintorescas poblaciones de la carrera, hasta llegar a la estación que le sirve de término, en donde bien puede decirse que una gran parte de los habitantes de la antigua Iluro esperaba el arribo del convoy.»

«Para evitar todo accidente, la marcha fué muy suave, y no obstante, descontando los ratos en que el tren estuvo parado, se ocuparon 58 minutos en el viaje de ida y sólo 48 en el regreso. Se calcula que puede recorrerse la línea en la mitad del tiempo.»

«El que no haya viajado nunca por caminos de hierro no puede menos de quedar agradablemente sorprendido del movimiento de los coches, tan suave y agradable que, no pudiendo compararse con el de ninguna clase de carruajes tirados por caballos, permite no sólo dormir cómodamente, sino hasta leer y escribir sin la menor sombra de mareo.»

«Al pasar el tren por el túnel de Mongat, abierto debajo de la montaña



de este nombre, los viajeros prorrumpieron en aclamaciones y aplausos.»

«Al descender de los coches, todos se saludaban y felicitaban mutuamente, por el lisonjero éxito de la expedición.»

El mismo día de la inauguración oficial de la línea de Mataró—el 28 de octubre de 1848—, el «Diario de Barcelona» publicaba, con la mejor de las intenciones, el siguiente aviso:

«No podemos menos de inculcar la necesidad de que las personas que transiten por las inmediaciones del ferrocarril eviten el atravesar las vías ni acercarse demasiado a la línea, haciendo gala de una temeraria imprudencia.»

«Cuando el tren recorre el ferrocarril (!) huyen espantados los caballos, bueyes y rebaños que transitan en los caminos y campos vecinos, como para dar testimonio de la debilidad de sus fuerzas ante el poderío humano. Las aves huyen también, pero el dominio aéreo que ellas recorren, el hombre ha probado inútilmente, hasta el día, de atravesarlo con dirección determinada. ¿Quién puede asegurar si multiplicando esfuerzos no lo conseguirá algún día?»

En 1885, falleció en Barcelona D. José María Roca Cabanes, principal financiero de la empresa del ferrocarril de Barcelona a Mataró. Residió en la ciudad condal desde que se retirara de sus negocios en Londres y su muerte pasó casi desapercibida.

* * *



La Musa popular, con su gracejo y humorismo característico, prodigó en la imaginaria popular los versos alusivos al ferrocarril. De un «ventall» editado por Bosch, de la calle del Bou de la Plaça Nova, copiamos los «rodolins» siguientes:

«Entre los inventos mil ninguno tan portentoso como el del ferrocarril.»
«Tan rápido como el viento te lleva hasta Mataró el carril, en un momento»
«Jamás tal cosa se vió: el comer en Barcelona y el cenar en Mataró.»



Esperanza:

¿Qué año fué?

Don Anselmo:

El cincuenta y uno. Cuando la inauguración, de los que íbamos, ninguno podrá olvidar su emoción cuando la Reina subió al tren por primera vez.

Esperanza:

¿Después del de Mataró fué éste de Madrid a Aranjuez?

Don Anselmo:

Exacto. Viajaba al lado del Marqués de Salamanca, y aunque ya el tiempo es rodado veo aún la mirada franca de mi tío. ¡Oh, ventanilla con un escapar de olivos! Surcos duros de Castilla, por primera vez cautivos al carril de un ingeniero. Yo, progresista, creía que acababa el romancero y otra edad amanecía, la diligencia moría y el mundo de los abuelos. ¡Cosas del diablo!, decía mi tía, que está en los cielos. No lo olvidaré jamás. La gente, de asombro presa, desde el cerro de San Blas miraba al tren de la Fresa cruzar los campos desnudos cubierto de banderolas y cuarenta y nueve escudos de provincias españolas, versos, palomas, chisteras, rosas y arcos de cartón, la máquina con banderas, música en cada estación, todo a lo largo del viaje, y agitando los pañuelos gentes de Pinto y Getafe, Valdemoro y Ciempozuelos, la saya roja o pajiza, la yunta, el testuz con flores, los borriquillos ceniza con alforjas de colores. De pronto, ¡Aranjuez! Sonora vibró una marcha triunfal, y al descender la Señora dejó abierto el vagón real. Era un vagón guateado color de hueso, molduras de oro con fleco encarnado y pompeyanas pinturas. Los dos últimos carriles eran de plata, homenaje de mi tío. Entre fusiles pasó la Reina. Era el traje color de fuego. En cascada, blanca mantilla, y los brillos de una diadema irisada con leones y castillos. Así en viaje cual ninguno, de emoción y rapidez, el año cincuenta y uno llegó la Reina a Aranjuez.

(De «Baile en Capitanía»)