

LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A ESPAÑA

Luis Ximénez Herráiz

Doctor en Ciencias y Doctor en Humanidades

El ferrocarril o transporte ferroviario es un sistema de transporte de personas y mercancías guiado sobre una vía férrea.

Aunque normalmente se entiende que los carriles o rieles son de acero o hierro, que hacen el camino o vía férrea sobre la cual circulan los trenes, dentro de esta clasificación se incluyen medios de transporte que emplean otros tipos de guiado, tales como los trenes de levitación magnética.



Se trata de un transporte con ventajas comparativas en ciertos aspectos, tales como el consumo de combustible por tonelada/kilómetro transportada, la entidad del impacto ambiental que causa o la posibilidad de realizar transportes masivos, que hacen relevante su uso en el mundo moderno.

La primera noticia de un sistema de transporte sobre carriles fue una línea de 3 kilómetros que seguía el camino Diolkos, que se utilizaba para transportar botes sobre plataformas a lo largo del istmo de Corinto durante el siglo VI a. C. Las plataformas eran empujadas por esclavos y se guiaban por hendiduras excavadas sobre la piedra. La línea se mantuvo funcionando durante 600 años¹.

Los transportes sobre carriles comenzaron a reaparecer en Europa tras la Alta Edad Media. La primera noticia sobre un transporte de este tipo en el continente europeo, en este periodo, aparece en una vidriera en la catedral de Friburgo de Brisgovia en torno a 1350². En 1515, el cardenal Matthäus Lang describió un funicular en el castillo

¹ Lewis, M. J. T. «Railways in the Greek and Roman World»

² Hylton, Stuart (2007). The Grand Experiment: The Birth of the Railway Age 1820-1845. Ian Allan Publishing.

de Hohensalzburg (Austria) llamado «Reisszug». La línea utilizaba carriles de madera y se accionaba mediante una cuerda de cáñamo movida por fuerza humana o animal. La línea continúa funcionando actualmente, aunque completamente sustituida por material moderno, siendo una de las líneas más antiguas que aún están en servicio.

A partir de 1550, las líneas de vía estrecha con carriles de madera, empezaron a generalizarse en las minas europeas³. Durante el siglo XVII las vagonetas de madera trasladaban el mineral desde el interior de las minas hasta canales donde se traspordaba la carga al transporte fluvial o a carros.

El primer ferrocarril propiamente dicho (esto es, con carriles de hierro) tenía raíles formados por un cuerpo de madera recubierto por una chapa, y fue fabricado en 1768⁴. Esto permitió la elaboración de aparatos de vía más complejos. En un principio solo existían lazos de final de línea para invertir las composiciones, pero pronto aparecieron los cambios de agujas.⁹ A partir de 1790 se utilizaron los primeros carriles completamente de acero en Reino Unido.¹⁰ En 1803, William Jessop inauguró la línea «Surrey Iron Railway» al sur de Londres, siendo el primer ferrocarril público de tracción de sangre (tirado por caballos).¹¹ La invención del hierro forjado en 1820 permitió superar los problemas de los primeros carriles de hierro, que eran frágiles y cortos, aumentando su longitud a 15 metros. En 1857 comenzaron a fabricarse carriles de acero definitivamente⁵.

El desarrollo del motor de vapor impulsó la idea de crear locomotoras de vapor que pudieran arrastrar trenes por líneas. La primera fue patentada por James Watt en 1769 y revisada en 1782, pero los motores eran demasiado pesados y generaban poca presión como para ser empleados en locomotoras.

En 1804, utilizando un motor de alta precisión, Richard Trevithick presentó la primera locomotora capaz de arrastrar un tren en Merthyr Tydfil (Reino Unido)⁶.

³ Georgius Agrícola (1913).

⁴ Coalbrookdale Railways (pt 1). Encyclopedia Britannica. 1902.

⁵ Skempton, A.W. (2002). A biographical dictionary of civil engineers in Great Britain and Ireland, John Birkinshaw. pp. 59-60.

⁶ «Steam train anniversary begins». BBC. 21 de febrero de 2004.

A partir de este momento, su cronología a ido progresando rápidamente hasta nuestros días.

El uso del *ferrocarril*⁷ en España, ha sido una de las primeras manifestaciones de la llegada de la modernidad a la vida cotidiana. Su implantación fue difícil por muchas razones. La primera porque nuestra geografía era muy heterogénea, con pronunciados tramos montañosos y grandes llanuras en la meseta⁸. El ancho de vía tenía que ser diferente, puesto que las locomotoras de vapor, disponibles en aquellos momentos, no permitían subir nuestros puertos con el ancho de vía europeo.



Nuestra situación financiera, también era comprometida, con el final de la guerra de la independencia y la pérdida de todas las colonias.

Con grandes esfuerzos económicos y con la ayuda del capital extranjero, conseguimos implantarlo en ese momento difícil de España.

⁷ Son numerosas las publicaciones del desarrollo del ferrocarril. Aquí, solo pretendemos poner en evidencia su importancia, cuando fue electrificado y los cambios en la sociedad.

⁸ COMÍN, F.; MARTÍN ACEÑA, P.; MUÑOZ, M.; VIDAL, J. 150 años de historia de los ferrocarriles españoles. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, (1998).

Historia del Ferrocarril en España	
AÑO	Acontecimiento
1769	James Watt presenta la primera máquina de vapor
1803	Richard Trevithick construye la primera locomotora de vapor sobre raíles como atracción de feria en Londres
1825	Primer ferrocarril del mundo entre Stockton y Darlington, Gran Bretaña
1829	Primer récord mundial de velocidad con locomotora de vapor Rocket: 48 Km/h (Gran Bretaña)
1837	Primer ferrocarril español , en la línea La Habana-Guines (Cuba)
1844	Los ingenieros Subercase y Santa Cruz proponen el ancho de vía español, seis pies castellanos
1848	Primer ferrocarril peninsular: Barcelona-Mataró (28 Km), promovido por Miguel Biada
1851	Madrid-Aranjuez . Primer tramo de una de las líneas radiales
1852	Se inaugura el primer ferrocarril de vía estrecha : Langreo Primer récord español de velocidad con locomotora de vapor 1-1-1: 120 Km/h
1853	" La Española ", primera locomotora de vapor construida en España
1854	Inauguración del tramo Barcelona-Granollers y Játiva-Valencia .
1855	Fundación de la Maquinista Terrestre y Marítima
1856	Se crea MZA . Compañía de ferrocarriles Madrid a Zaragoza y Alicante.
1857	Se prolonga la línea de Barcelona-Mataró hasta Areyns de Mar .
1858	Se constituye la compañía de ferrocarriles del Norte . Aparece la línea entre Madrid y Alicante .
1859	George Pullman construye el primer coche-cama . Se inaugura el tramo Cordoba-Sevilla . Se prolonga la línea de Barcelona-Mataró entre Areyns y Tordera .
1860	Norte inaugura sus talleres de Valladolid que en la actualidad continúan prestando servicio
1862	Se inaugura la estación de Miranda de Ebro .
1863	Los reyes de España inauguran el ferrocarril Madrid-Zaragoza . Se inaugura el ferrocarril de Sarrià en Barcelona

	El tren español llega a Portugal
1864	Se inaugura la línea Madrid-Irún .
1869	Primer cremallera del mundo Inauguración del ferrocarril minero de Tharsis al puerto de Huelva.
1872	Primer ferrocarril urbano en Jerez de la Frontera para transportar vino.
1874	Norte adquiere la línea Alar del Rey Santander .
1875	MZA se expande en Andalucía y Extremadura .
1876	Se abre la línea Guadajoz-Carmona .
1877	Se constituye la Compañía de Ferrocarriles Andaluces .
1878	En la línea de Valls a Vilanova y Barcelona se utilizan coches americanos
1879	Se inaugura la línea Madrid-Ciudad Real . Werner von Siemens construye la primera locomotora eléctrica
1880	Se constituye la compañía Madrid-Caceres-Portugal . Inauguración de las estaciones de Huelva, San Sebastián y Madrid Delicias
1881	Inauguración de la línea Madrid-Lisboa .
1883	Inauguración del Orient Express
1885	Inauguración de la línea Valencia - Liria
1887	Conexión con el Sudexpreso entre París- Madrid y Lisboa .
1888	Se construyen las primeras locomotoras de ancho español para el ferrocarril de Barcelona-Sarrià.
1889	MZA absorbe el ferrocarril Tarragona-Barcelona-Francia (TBF)
1892	Se construyó la estación de Madrid Atocha
1895	Película de los hermanos Lumière , "Llegada de un tren a la estación de Ciotat"
1896	Se inaugura la estación de Medina del Campo .
1901	Se inaugura el funicular del Tibidabo en Barcelona. Y el Tranvía Blau . Se abre la estación de Sevilla Plaza de Armas
1903	Primer récord mundial de velocidad con Automotriz eléctrica Siemens. 210 Km/h (Alemania)

1904	Se inaugura el Transiberiano entre Moscú y Vladivostok. 9.297 Km.
1905	Túnel del Simplon en Suiza, con 19,49 Km, el más largo del mundo Un pequeño tramo del ferrocarril de Sarria Barcelona comienza a electrificarse .
1906	Se acaba de construir la estación de Valencia-Norte .
1907	El estado construye la línea de Betanzos a Ferrol .
1908	Primera experiencia de tracción diesel en la línea Aznalcóllar-Guadalquivir
1909	Entran en servicio las locomotoras Consolidation en la empresa del Norte
1910	Inauguración de Veriña-Aboño
1911	Primera locomotora diesel en Alemania Primera electrificación en España: Gergal-Santa Fé con corriente trifásica
1913	Inauguración del tranvía de Soller .
1917	Incorporación a la empresa Norte de máquinas Mikado . Creación de la empresa Creación Auxiliar de Ferrocarriles (C.A.F.)
1918	Constitución de Sociedad Española de Construcciones Babcock Wilcox en Bilbao
1919	Se inaugura el Metro de Madrid con una línea de 3.480 metros
1922	Euskalduna empieza sus actividades
1924	Entra en funcionamiento el Metro de Barcelona
1925	Se electrifica el Puerto de Pajares con corriente continua de 3.000 V La compañía Cinco Casas a Tomelloso ponen en marcha el primer automotor térmico . Norte y MZA introducen las locomotoras del tipo 241 , las primeras de estas características que circularon en Europa.
1928	Se crea la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste con líneas como Madrid-Cáceres-Portugal.
1929	Se electrifica la línea Alsasua Irún.
1930	Entran en servicio las locomotoras Pacific 2-3-1 .
1931	Inauguración del cremallera de Nuria Primer récord mundial de velocidad con automotor diesel con hélice 230,23 Km/h
1932	Enlace de la estación de Vilanova con Plaza Cataluña
1935	MZA recibe de MTM los primeros tractores diesel de España Primer récord español de velocidad con locomotora diesel: 140 Km /h

La llegada del Ferrocarril a España

1938	Se construye la línea Tarancón a Torrejón y posteriormente se desmonta. Último récord mundial de velocidad con locomotora de vapor Mallard Pacific: 202,8 Km/h, en Gran Bretaña
1939	Efectos devastadores de la Guerra Civil Española.
1941	Se constituye Renfe
1942	Llega la primera de las 22 locomotoras Santa Fe , las únicas de cinco ejes acoplados que han existido en España y las de mayor peso, 213 toneladas.
1943	Inauguración de la línea Santiago-La Coruña
1944	Talgo construye su tren Talgo I alcanzando los 135 Km/h Incorporación de las locomotoras 275 y 276 . Electrificación del tramo Madrid-El Escorial - Cercedilla.
1945	Electrificación del tramo El Escorial Avila.
1946	Electrificación del tramo Cercedilla a Segovia.
1947	Inauguración de Cuenca-Utiel . Constitución de Material y Construcciones, S.A. (Macosa)
1948	Conmemoración del centenario del ferrocarril en España. Puesta en servicio de la electrificación Barcelona-Mataró. Nueva estación de Bilbao Abando . División de Renfe en 7 Zonas .
1949	Inauguración del tramo Balaguer-Selles . Electrificación de Torre del Bierzo a Brañuelas. En servicio las locomotoras 350 para remolcar los Talgo II.
1950	El Talgo II inicia sus servicios entre Madrid e Irún
1952	RENFE adquiere locomotoras 242 del tipo 1-4-1 Mikado. Llegan las locomotoras eléctricas 272 Llegan los automotores TAF Inauguración de la línea Zamora-Puebla de Sanabria
1953	MTM inicia la entrega de los tractores diesel de maniobras de la serie 10.300 Se ensaya el carril soldado y la traviesa de hormigón
1954	Circula por primera vez la locomotora " Marilyn " (serie 1.600) Llegan las locomotoras eléctricas americanas de la serie 278
1955	Llegan a España las primeras locomotoras diesel serie 316 y los tractores 305 Llegan las locomotoras de Vapor Confederación . Último récord español de velocidad con locomotora de vapor Confederación : 140 Km/h Electrificación de León-Brañuelas, Oviedo-Trubia y León-Busdongo

1957	Electrificación de Despeñaperros
1958	Inauguración de la línea Zamora-La Coruña Llegan las locomotoras diesel 318 y los automotores eléctricos de la serie 600 ("suizas")
1960	Se completa la electrificación de Alcázar a Córdoba
1961	Renfe recibe la locomotora de vapor 282-0430, la última construida en España. Llegan los tractores diesel de la serie 301
1962	Electrificación Ponferrada a Monforte. Llegan los tractores diesel de la serie 307
1963	Electrificación de los tramos Madrid-Alcázar y Gerona-Portbou. Llegan las locomotoras eléctricas bi-tensión de las serie 10.000
1964	Comienzan a funcionar en Japón los Shinkansen, trenes de alta velocidad Estreno de los Talgo III y los TER, Ferrobús y locomotoras serie 352
1965	Constitución de los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) Incorporación de las locomotoras 321 y 319 . Electrificación de los tramos Castillejo-Toledo, Venta de Baños-Irún y Palencia-Alar Renfe inicia su servicio de literas Se suprime la tercera clase en los principales trenes Primer cierre de líneas
1966	Incorporación de las locomotoras 304 y 308 . Electrificación de Ávila a Venta de Baños y de Medina a Hontanares
1967	Llegan las locomotoras diesel 340 , las eléctricas 279 y los ferrobuses de la serie 400 .
1968	Llegan las locomotoras diesel 353 , las unidades eléctricas de la serie 439 . Electrificación de Venta de Baños a Miranda. Desaparece definitivamente la tracción vapor-carbón en Renfe. El Talgo cubre el servicio directo entre Madrid y París
1969	Empieza a funcionar Madrid-Chamartín y deja de funcionar Madrid-Delicias
1971	Inauguradas las variantes de Cáceres, Gobantes y Redondela. Incorporación de los electrotrenes 432 .
1973	Llegan las locomotoras de la serie 269 Electrificación de la línea Valencia - Tarragona.
1974	Llegan las locomotoras diesel 333 y las unidades eléctricas 440
1975	Inauguración de la línea Málaga-Fuengirola En el depósito de Vicálvaro, se apaga la última locomotora de vapor

1976	Inauguración de la línea Aluche-Móstoles Electrificación de las líneas Sevilla-Cordoba, Miranda-Zaragoza, Reus-Roda, Espeluy-Jaén Se empieza a probar el electrotrén basculante de la serie 443 Inauguración de la estación de Zaragoza El Portillo
1977	Inauguración de la estación de mercancías de Sevilla-La Negrilla
1978	Último récord mundial de velocidad con locomotora diesel. Talgo III: 230 Km/h. España
1979	Electrificación de las líneas de Alcazar-Chinchilla, Chinchilla-Játiva, Córdoba-Málaga, y de la línea Guadalajara-Torralba. Creación de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).
1980	Primera mujer jefe de estación de FEVE en Perlora Entra en funcionamiento el primer Talgo Pendular entre Madrid y París Llegan los electrotrenes de la serie 444
1981	Primer tren de alta velocidad, TGV , entre París y Lyon Electrificación de la línea de Madrid- Barcelona
1982	Llegan las locomotoras eléctricas de las series 251 y 250 , los automotores de la serie 593 y 592 y la reconstrucción de la serie 319 . Constitución de Eusko Tren Bideak, actualmente denominada Eusko Tren .
1983	Incorporación de las locomotoras diesel-hidráulicas de la serie 354 . Electrificación de Cañabal a Puzol.
1984	Primera temporada del Tren de la Fresa. Junto con el Transcantábrico, el Tren de Sóller y el Al Ándalus son los más emblemáticos trenes turísticos españoles Inauguración del tramo Laguna-Aluche
1985	Se suspende el servicio en 900 Km de líneas Entra en servicio el prototipo de la locomotora 311 .
1986	Entran en servicio los tractores de la serie 309 .
1987	Aprobada la línea de alta velocidad de Brazatortas Córdoba Llegada de los electrotrenes de la serie 444-500 y talgos de gran clase Primer récord español de velocidad de locomotora eléctrica Electrotrén basculante: 206 Km/h
1988	Acuerdo para recibir 4 trenes AVE y 75 locomotoras de gran potencia .
1989	Se coloca el primer tramo de vía de la línea del AVE Llegan las unidades de tren serie 446 y las locomotoras de maniobras 310 .
1990	Último récord mundial de velocidad con locomotora eléctrica: 515,3Km/h TGV Atlántico en Francia Renfe adopta el modelo de gestión en el que aparecen las unidades de negocio. Comienzan a circular trenes de la serie 450 . Y locomotoras diesel mixtas de la

	serie 311
1992	Comienzan a circular las locomotoras eléctricas de la serie 252 Se inaugura la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla
1993	Llegan las locomotoras diesel de la serie 319-200 , las unidades eléctricas 447 y 451 Último récord español de velocidad con locomotora eléctrica AVE-15: 356,8 Km/h
1994	Se constituye la Compañía Serveis Ferroviaris de Mallorca El tren más largo de RENFE (Talgo 200 Madrid-Málaga) con 41 coches y 605 metros En Valencia entra en servicio el primer tranvía moderno de España
1995	Inauguración del Metro de Bilbao
1997	Creación del ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) que asume la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Estreno del Euromed de velocidad alta en el corredor del mediterráneo Entran en servicio los Trenes Regionales Diesel (TRD)
1998	Conmemoración del 150 aniversario de los Ferrocarriles en España (línea Barcelona-Mataró)
2001	Febrero - Se celebra el 150 aniversario de la inauguración de la línea Madrid-Aranjuez Marzo - Se Adjudica a Siemens y a Talgo la construcción de 16 unidades a cada empresa para el tren de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa
2003	El 24 de Febrero de 2003 se realiza el primer viaje promocional en la línea de Alta Velocidad de Madrid - Lleida. , pero el servicio no llega a ponerse en funcionamiento por problemas en la Línea El 11 de Octubre de 2003 se inaugura oficialmente la línea de Alta Velocidad entre Madrid y Lleida-Pirineus, aunque a una velocidad comercial de 200 km/h. El 23 de Diciembre, se inaugura el tramo de alta velocidad comprendido entre las estaciones de Zaragoza y Huesca.
2004	El 11 de Diciembre se presentan las nuevas unidades de la Serie 104 que realizarán las lanzaderas de Madrid Atocha - Puertollano y Ciudad Real. El 31/12/2004 desaparece RENFE
Enero 2005	El 01/01/2005, se crean dos empresas, con motivo de la desaparición de RENFE. Adif , que será la encargada de gestionar las infraestructuras y Renfe Operadora , que se encargará del servicio. El 04/01/2005 entran en funcionamiento los nuevos trenes de Renfe Serie 104. Estos trenes efectuarán recorridos entre Madrid Pta Atocha , Ciudadreal y Puertollano
Febrero 2005	El 26/02/2005, entran en servicio los trenes de Alta Velocidad de Talgo Serie 102 (popularmente llamados "los patos")

El primero de todos, se construyó en la Isla de Cuba, perteneciente a la corona española, con el objetivo de transportar Caña de Azúcar, al puerto de La Habana. Esta línea se construyó entre 1835 y 1837 cubriendo el trayecto entre La Habana y Bejucal. Fue el 15 de Marzo de 1847 cuando se obtuvieron todos los permisos para poder construir la línea⁹ Barcelona-Mataró. Se completó el día 20 de octubre de 1848 y se inauguró oficialmente ocho días después (28 de Octubre de 1848). La línea la montó el contratista Joseph Locke, junto al litoral. Tuvo que construir un túnel (el primero de España) en la población, y el ancho de vía que se eligió era el de seis pies castellanos, equivalentes a 1'672 metros.¹⁰ Para este ferrocarril se utilizaron 4 locomotoras 1-1-1 (Mataró, Barcelona, Cataluña, Besós) que costaron dos mil libras esterlinas y un suplemento de doscientas libras por Tender¹¹ todas ellas importadas de Gran Bretaña.

Se realizaron diversas pruebas para acondicionar la línea y en ellas se tardó en realizar el trayecto de ida (Barcelona - Mataró) de 28,6 kilómetros, en un tiempo de 58 minutos y el trayecto de vuelta en 48 minutos.

El día de su inauguración el tren se componía de 24 coches con una capacidad para unos 900 viajeros. Como el trayecto obtuvo una gran acogida, en días posteriores, se incrementó el número de vagones en el tren, llegando hasta los 35 vagones con una capacidad



⁹ Existe una copiosa bibliografía a escala mundial de la implantación del ferrocarril en el mundo. También en España En este último caso merece la pena citar una obra clásica, pero todavía fresca por la enorme erudición que encierran sus páginas WAIS SAN MARTÍN, F.: Historia de los ferrocarriles españoles. Editora Nacional, Madrid (1974). A ella podríamos añadir la obra dirigida por Miguel Artola de título Los ferrocarriles de España. Por último, sin pecar de exhaustivo, tendremos que hacer alusión a las completas obras editadas por RENFE.

¹⁰ Se adoptó este ancho de vía, para poder aumentar la velocidad sin comprometer la estabilidad de las locomotoras a pesar de las complejidades orográficas del terreno.

¹¹ El tender es un pequeño vagón donde se deposita el carbón necesario para alimentar la caldera de la locomotora. También se le llama "vagoneta".

máxima de 1900 viajeros. El segundo ferrocarril que se construyó en territorio español, fue el de la línea Madrid-Aranjuez,¹² cuyos planos se realizaron en 1844 por el ingeniero Don Pedro de Lara. Los planes eran de construir una línea de ferrocarril de 49 kilómetros desde Madrid hasta Aranjuez y más adelante unir la línea con Albacete, para terminar su recorrido en la provincia de Alicante. Pero Don Pedro de Lara decidió abandonar el proyecto, incluso teniendo las licencias de construcción concedidas, ya que ningún organismo oficial le apoyaba. La construcción de esta línea se comenzó en mayo de 1846 por el político y financiero Don José de Salamanca que retomó el proyecto anteriormente citado. Pero debido a sus obligaciones políticas, el proyecto se paralizó en 1847. Dicho político, en 1849, retomó el mando de la construcción de la línea que acabó siendo inaugurada el día 9 de Febrero de 1851 por la reina Isabel II.¹³ Las locomotoras que fueron utilizadas en esta línea fueron seis del constructor inglés Stothert, Slaughter & Co de Bristol y que costaron 15.000 libras. A parte se compraron otras cuatro locomotoras a la constructora Belga Societé Saint Leonard de Lieja con un coste de 59.800 francos. Las locomotoras eran de alta presión y expansión variable, pudiendo llegar a 5 atmósferas. Tenían una potencia de aproximadamente 186 caballos y la velocidad máxima que podía alcanzar es de 32 Km/h¹⁴. Más adelante, en 1853 se construye la primera locomotora de vapor construida en España.¹⁵ En Julio de 1854 entró en funcionamiento la línea de Barcelona a Granollers, un recorrido de 29 kilómetros, en el que se usaron por primera vez traviesas metálicas, especie de conos donde se apoyaba el raíl y que estaban unidos con una barra metálica). Por esas fechas también se construyó el ferrocarril de Barcelona a Molins de Rey, prolongándose en 1859 hasta Martorell.

¹² Primer tramo de una de las líneas radiales.

¹³ Son numerosas las referencias bibliográficas sobre la llegada del Ferrocarril a España, como por ejemplo: TORTELLÁ CASARES, G.: *Los orígenes del capitalismo en España, Banca, Industria y Ferrocarriles en el Siglo XIX*, Tecnos, Madrid, (1975), COMÍN, F.; MARTÍN ACEÑA, P.; MUÑOZ, M.; VIDAL, J. "150 años de historia de los ferrocarriles españoles", *Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, (1998)*, GARCÍA ADÁN, J.C.: *La Sociedad de Electrificación Industrial y los proyectos de electrificación de ferrocarriles en España:1919/1931*, Iberdrola, Madrid. (2001).Aquí simplemente citamos una brevísima muestra de los primeros tiempos del ferrocarril.

¹⁴ Informaciones obtenidas del suplemento del periódico *La Vanguardia*, 18 de octubre de 1988 y de RENFE.

¹⁵ Como no podía ser de otra forma se la bautizó con el nombre "La Española".

También en el año 1854 se construyó el ferrocarril que unía la provincia de Valencia con Játiva, con 56 kilómetros.

Para poner orden en este emergente sector industrial, el 18 de agosto de 1854, el Consejo de Ministros decreta la creación de un comité de expertos para estudiar una Ley de Ferrocarriles.

Esta primera ley, aprobada con fecha 3 de junio de 1855, reinando Isabel II, fue llamada *Ley General de Caminos de Hierro*. Constaba de IX capítulos con 49 artículos. En el periodo de 1856 a 1866 se construyó el primer basamento del tendido ferroviario español, a pesar de la crisis económica de este último año. A ello colaboró eficazmente la nueva política financiera.¹⁶ Posteriormente, el ferrocarril ha ido evolucionando a distintas velocidades, en función del tiempo.¹⁷

Con grandes esfuerzos económicos y con la ayuda del capital extranjero, de 1924 a 1930, el ferrocarril experimenta notables mejoras; aparecen los vagones de 1ª, 2ª y 3ª clase, lógicamente a diferentes precios en cada recorrido. Este hecho acentúa las diferencias en las clases sociales.

Comenzó entonces una voraz especulación sobre las concesiones ferroviarias, que originó numerosos escándalos políticos. Por ello, la Ley General de Ferrocarriles de 1855 impulsaba y regulaba el sistema de concesiones y



construcciones, garantizando los intereses de los inversores, dando subvenciones a fondo perdido y franquicias para la importación de material ferroviario.

Se inició una gran actividad constructiva, y en 1868 se contaba ya con 4.803 km de red ferroviaria.

Fueron años de extraordinaria movilización de capitales, de grandes especulaciones y de importantes beneficios para los sectores implicados, tanto nacionales como extranjeros.

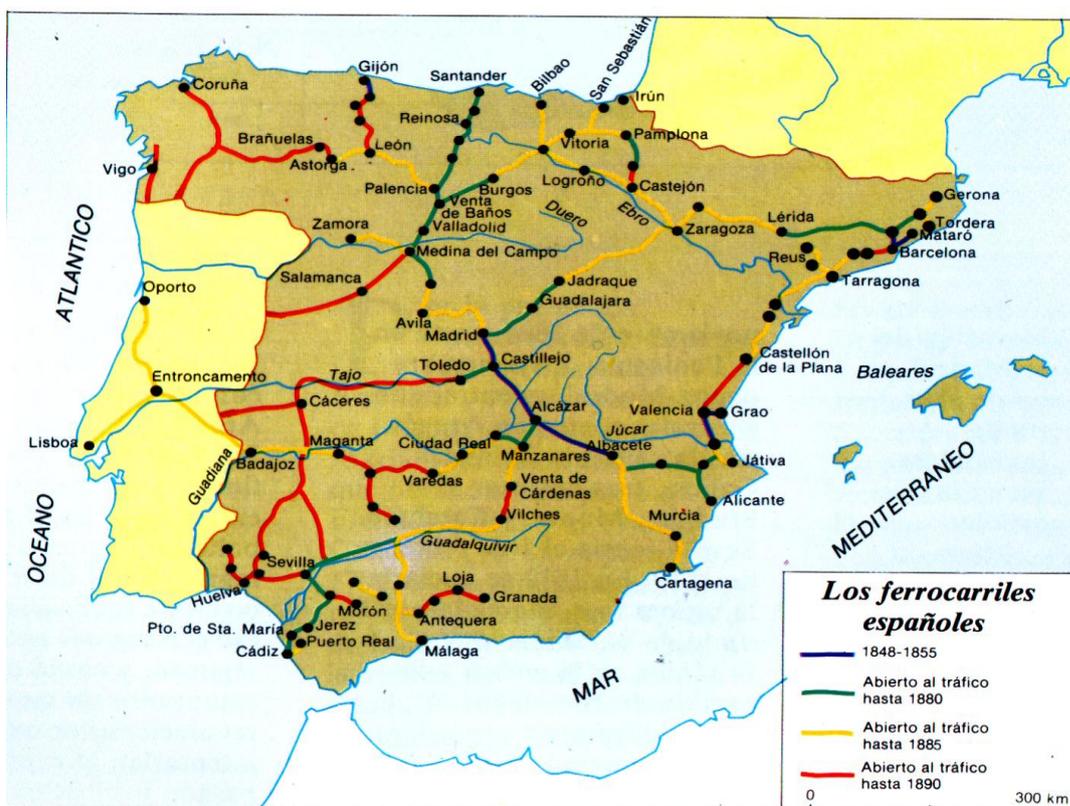
¹⁶ TORTELLA CASARES G.: *Los orígenes del capitalismo en España*, Tecnos, Madrid (1973)

¹⁷ No es objeto de este trabajo estudiar en detalle la llegada del Ferrocarril a España. Únicamente queremos resaltar aquí su impacto en la vida cotidiana.



Pero la concentración del capital en el negocio ferroviario hizo que las inversiones en la industria se postergaran, hecho que ocasionó un desfase entre la oferta de transporte y el desarrollo industrial.

Fue importante la presencia del capital francés (Péireire y Rothschild) que a principios del siglo XX controlaba el 85% del tendido ferroviario español.



Desde el punto de vista técnico, se ha criticado el distinto ancho de vía, que contribuyó al aislamiento de la red española, así como la disposición radial del trazado.

En 1925 empieza la electrificación de los ferrocarriles en nuestro país.

Como no podía ser de otra forma, la Guerra Civil ocasiona un parón en su desarrollo. A su terminación hay que reconstruir toda la red¹⁸. Se hace precisa la homologación de todo el material



¹⁸ Unos 12.000 Km de vías

disponible¹⁹. Como en toda guerra civil, al finalizar, es preciso realizar “una purga de personal” no afecto al nuevo régimen gobernante.

Al quedar la industria totalmente diezmada, no existe trasiego de mercancías, los retrasos son inevitables en estas condiciones y florece el “estraperlo”²⁰. Los accidentes en los pasos a nivel, con nula tecnología, fueron muy frecuentes.

Con la electrificación, aparece el “automotor y el ferrobús”, compuesto generalmente por dos vagones, con un precio superior en su recorrido. A partir de 1950 la electrificación en el ferrocarril se desarrolla a gran escala²¹.

En un intervalo de tiempo de unos 75 años el Ferrocarril ha cambiado nuestras vidas.



- *No es necesario el transporte de “sangre”²².*
- *Los transportes entre diferentes lugares, son normales y frecuentes, incluso a grandes distancias.*
- *Disponemos de numerosos nudos de comunicación donde hacer el transbordo.*
- *Se han creado numerosos puestos de trabajo.*
- *Los productos manufacturados se envían sin dificultad a cualquier punto, a un precio razonable.*
- *La Industria, ha podido desarrollarse con mayor velocidad y eficacia.*

¹⁹ Al estar privatizado, en un principio, al finalizar la Guerra Civil existían unos 200 modelos de locomotoras procedentes de las distintas compañías existentes

²⁰ Comercio ilegal de bienes sometidos a algún tipo de impuesto o tasa por el Estado. A quien practica el estraperlo se le llama estraperlista.

²¹ Aparece el Tren Talgo en 1950.

²² Mediante animales

- *Resulta frecuente vivir en lugares alejados del centro de trabajo²³.*
- *Mucha más gente puede desplazarse para atender a sus estudios, especialmente universitarios.*
- *Los productos del mar llegan fácilmente al interior.*
- *Favorece el Turismo.*



Estación de Atocha 1880 .



Estación de Atocha en la actualidad

Fuente: Archivo personal



²³ *Cerca del 50% de los habitantes viven en los alrededores de las grandes ciudades según datos del Instituto Nacional de Estadística.*