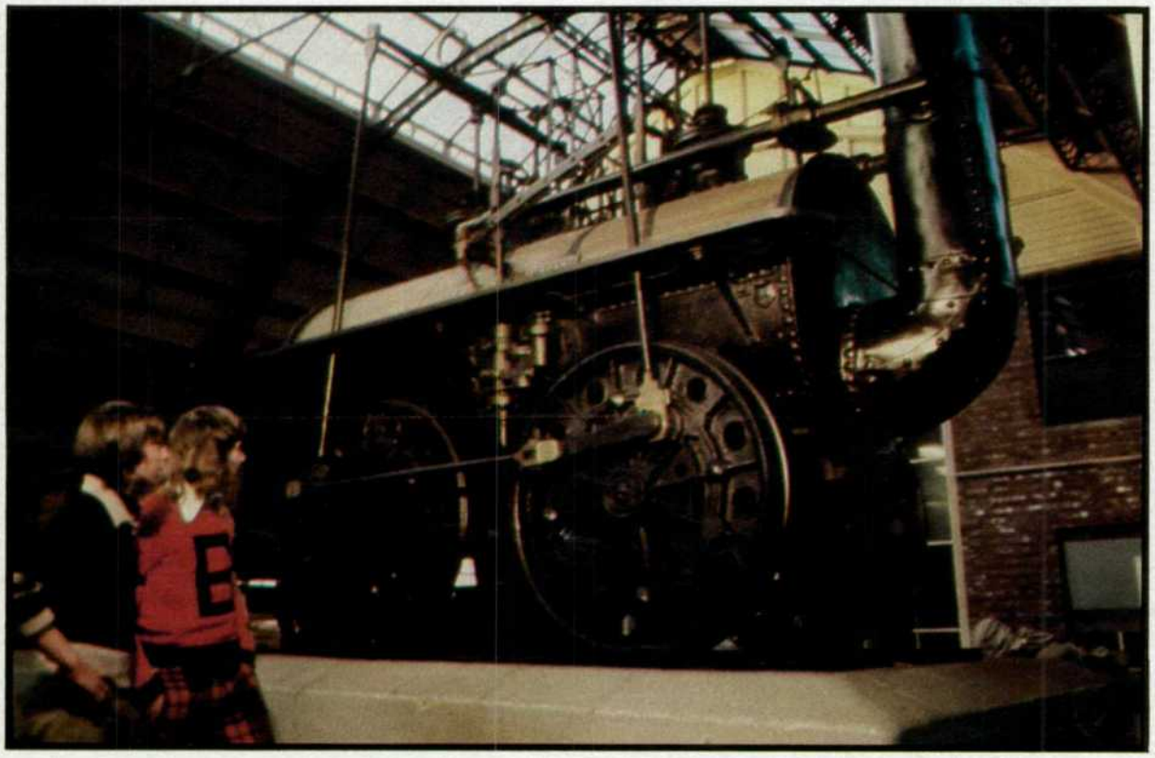
Debe preceder a este trabajo una palabra de agradecimiento al Departamento de Prensa de la Embajada de Grecia en Madrid, a las Oficinas de Turismo de Alemania, Bélgica, Gran Bretaña, Italia y Suiza, servicios oficiales de los ferrocarriles finlandeses, franceses, holandeses, noruegos, portugueses y suecos, varios museos y "La Vie du Rail", entre otras entidades y organismos que nos han facilitado datos y material fotográfico de importancia para sus respectivas historias ferroviarias. Merced a su ayuda nos ha sido posible esta evocación del nacimiento de los trenes en Europa Occidental.

LOS PRIMEROS TRENES QUE CORRIERON POR EUROPA OCCIDENTAL

MARY G. SANTA EULALIA



- *Alcanzaban una máxima velocidad de 38 kilómetros por hora.*
- *En la mayoría de los países fueron instalados por iniciativa de empresarios e industriales.*
- *Comenzaron acarreando minerales: carbón, hierro, pero luego pasaron a transportar madera, algodón y otros productos, como la cerveza.*
- *Los caballos fueron muy utilizados en un principio, hasta que se perfeccionó la locomotora.*

Al amanecer el siglo XIX van cobrando paulatinamente entidad los empeños por conseguir una fuerza motriz mecánica. Se suceden ininterrumpidamente los ensayos sobre bases de previos hallazgos, como los seculares carriles. Se perfeccionan ingenios proyectados para sustituir al caballo en su papel de único elemento de tiro. El noble bruto se verá desplazado, cada vez con mayor frecuencia, por unos potentes y extraños artefactos, ornados de arrogantes chimeneas: las locomotoras. El año 1825, concretamente, se dibuja como el punto de arranque de una nueva soberanía: la del vapor.

La influencia de esta invención en la sociedad humana, incluso en el orden político, escapa a cualquier intento de medida. Contribuyó, por ejemplo, a la creación de los Estados alemán e italiano y a la consolidación de la todavía tierna independencia de Bélgica.

A pesar de las dudas y hostilidad, a dosis elevadas, que saludaron su instauración, en seguida fue reconocido su valor práctico. Abarataba los desplazamietos. Aceleraba el desarrollo industrial, agrícola y comercial.

Derribaba barreras que entorpecían las relaciones (ríos, desiertos, montañas, bosques) y los pueblos pequeños por donde transitaba crecían, convirtiéndose en opulentas ciudades.

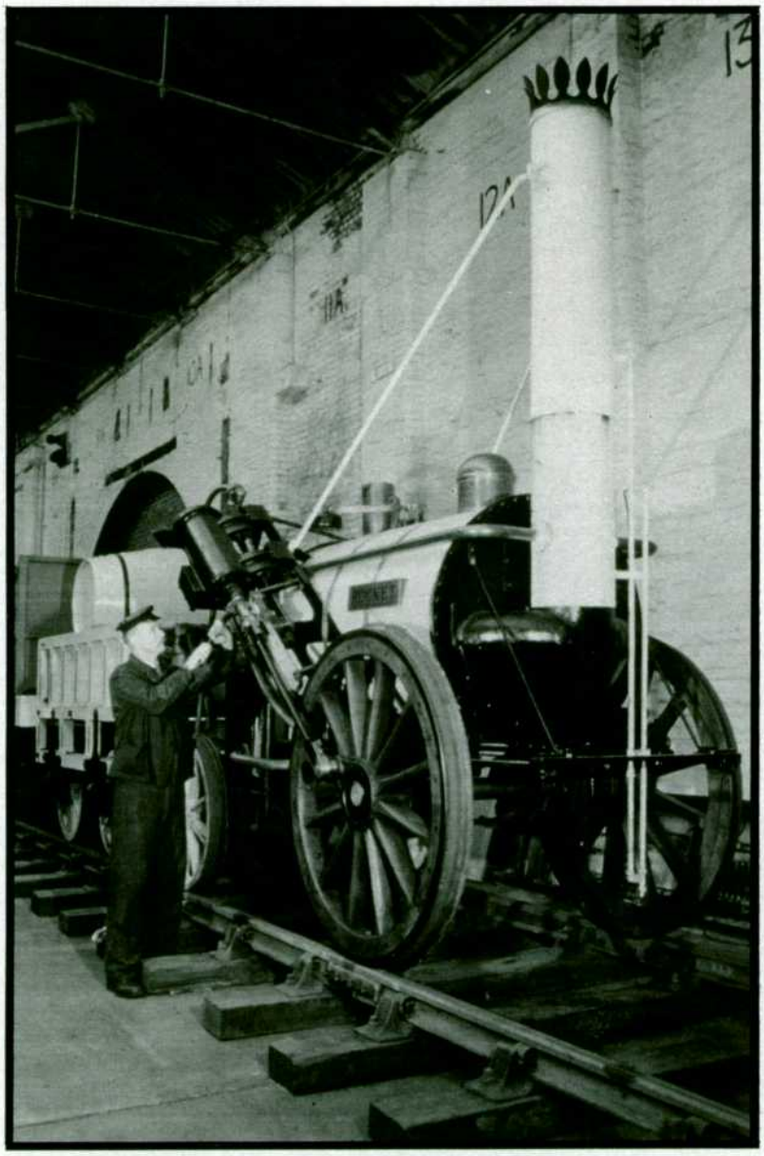
GRAN BRETAÑA

El Parlamento británico aprobaba, en 1823, la solicitud de la compañía de transporte de Stockon-Darlington para admitir viajeros y emplear locomotoras de vapor. Con una fabricada por George Stephenson, llamada "Locomotion", que pesaba ocho toneladas, se inició el servicio, en 1825. La velocidad alcanzada fue de 24 km/h.; sin embargo, como el sistema se adaptaba indistintamente a caballo o máquina, siguió prevaleciendo aquél, singularmente en la conducción de pasajeros, y el vapor se reservó el acarreo de carbón.

En 1829 se convoca en Rainhill una espectacular carrera internacional. Participan cuatro locomotoras a vapor y una arrastrada por un caballo. Vence, a 38 km/h., el modelo "The Rocket", de Stephenson. Al cabo de un año, una "Rocket" mejorada ponía en movimiento la línea Liverpool-Manchester, con carácter regular para uso de viajeros, eclipsando al transporte fluvial, a las diligencias, etcétera. Promovieron aquella operación los comerciantes de algodón de Lancashire, a quienes correspondió defender el nuevo procedimiento contra la oposición de terratenientes, granjeros y compañías explotadoras de las comunicaciones por canales.

Estos sustentaban el temor general de que el invento iba a causar un desastre absoluto al campo: el ruido, el peligro de que chispas de la combustión saltaran desde la caldera, el efecto nocivo en el ganado y las aves de corral (las vacas no darían leche, las gallinas no pondrían huevos); en resumen, sostenían que la atmósfera se volvería irrespirable y perecería la vida natural.

No obstante, aquellas reacciones se apagaron y la línea que enlazaba Liverpool con Manchester pudo enorgullecerse de ser la primera del mundo que operaba con exclusiva dependencia de la locomotora de vapor. En su ir y venir sembró tanta confianza que de ello se derivó una "ferroviariomanía", brotada en el Reino Unido, pero pronto contagiada a todo el orbe.



Réplica de "The Rocket", de Stephenson, que se exhibe en el Museo Británico del Ferrocarril, en York.

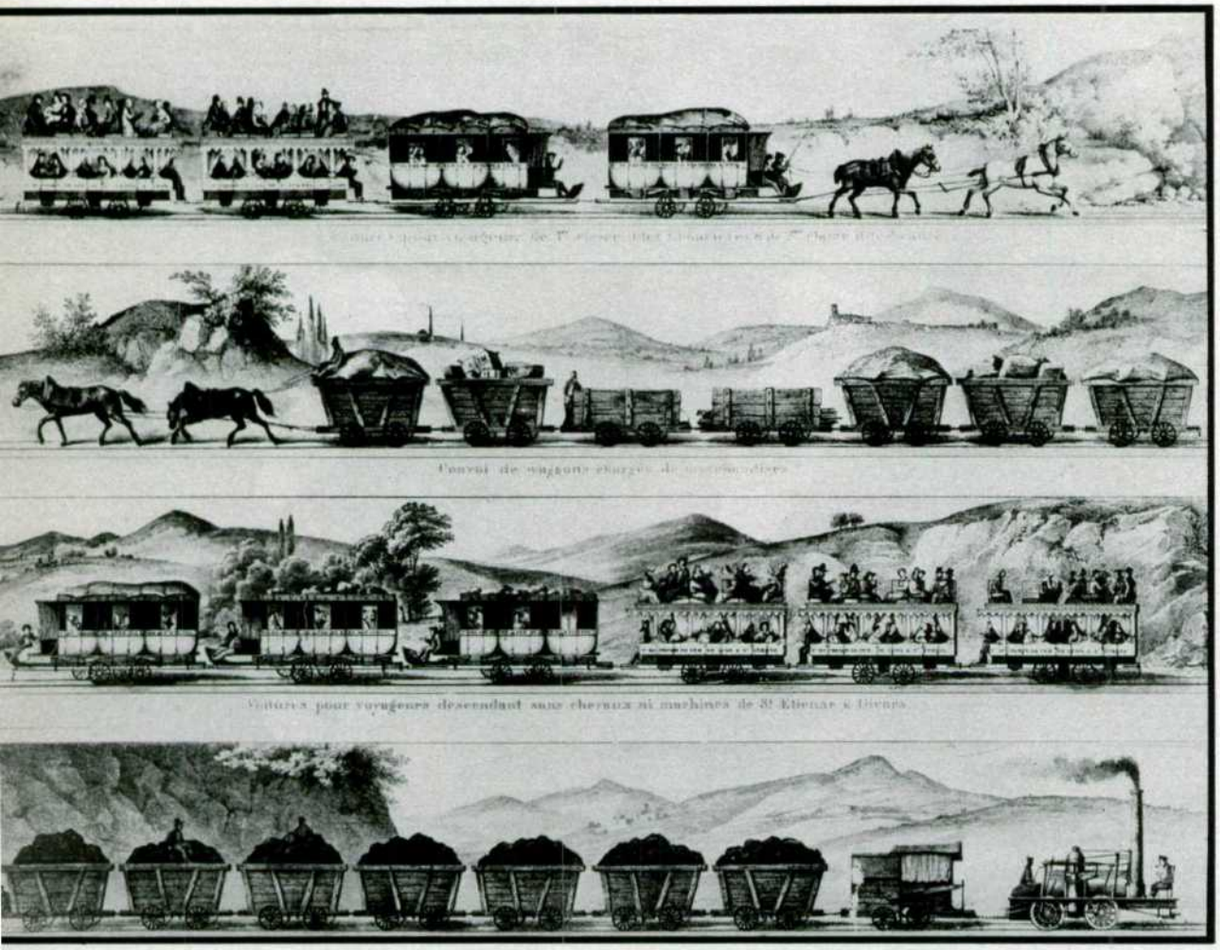
AUSTRIA

En el ámbito de lo que constituyó el Imperio austro-húngaro, la línea férrea que se tendió en 1927, de trece kilómetros de longitud, fue puente entre Budweis y Trojanov y se valía de fuerza equina. En la fecha del 30 de septiembre de 1828 empieza a prestar servicio como transporte público. La línea Linz-Budweis, que persiste en la tracción animal, se inaugura en 1832, y cubre un espacio de 140 kilómetros entre uno y otro lugar. Cuando, por fin, se incorporó la máquina de vapor al tren austríaco, la vía férrea se había prolongado hasta 270 kilómetros por el país.

FRANCIA

Oficialmente se fija como fecha de nacimiento del ferrocarril galo el 1 de octubre de 1828. Sin embargo, atentas investigaciones han permitido comprobar que la criatura ya tenía experiencia de meses, por entonces, como transporte de carbón de hulla. El tramo que dio origen a la SNCF tenía principio en Saint Etienne y meta en Andrezieux. Su itinerario comprendía unos 22 kilómetros. Las obras de infraestructura empezaron en 1825 y concluyeron en agosto de 1827, según datos del ingeniero Gallois-La Chapelle, publicados en "La Vie du Rail". El sistema de tracción era animal. La compañía poseía una cuadra de 44 caballos, de los cuales 36 prestaban servicio permanente y seis permanecían en reserva. El reparto de fuerza se hacía contando una cabeza para cada cuatro coches del tren. Este solía ir compuesto por 60 u 80 coches; desde la fecha de su puesta en funcionamiento oficial, ese número ascendió a 160. Se hacían cuatro viajes diarios.

El primer ferrocarril francés (1827) utilizaba la tracción de sangre, como se aprecia en la primera de estas series de viñetas de la época.

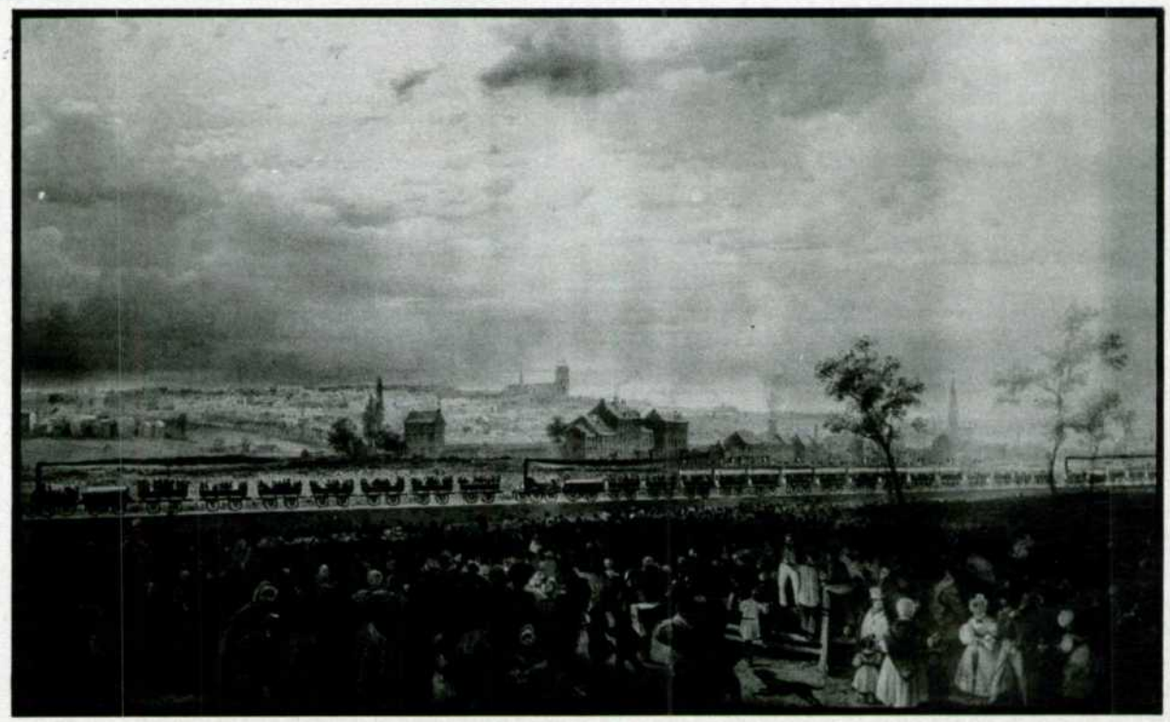


BELGICA

El 5 de mayo de 1835 se inaugura el tendido entre Bruselas y Malinas, con 17 kilómetros de vías, por las que se desliza el primer tren provisto de locomotora de vapor, para el servicio público belga. La obra y su mantenimiento se hacen a expensas del Estado y el Rey Leopoldo I asiste, con 900 invitados, al solemne festejo. Tres trenes protagonizaron los actos de la jornada. El primero, arrastrado por la locomotora "La Flecha", con siete coches; el segundo, por la locomotora "Stephenson", con tres jardineras y cuatro diligencias, y el tercero, por la locomotora "L'Elephant", con 17 jardineras. Las tres procedían de los talleres de Stephenson, en Newcastle. Antes de finalizar 1835 salía un ejemplar de construcción nacional, apropiadamente llamado "La belge".

El ferrocarril halló un consistente apoyo para su expansión en la producción de hierro y carbón y se consideró providencial como instrumento para reafirmar la unidad interna y la supervivencia del país. La demanda

La línea se amplió posteriormente y el 1 de marzo de 1832 se aprovecha también para transporte de viajeros, introduciendo la tracción mixta: locomotora o caballo. La tracción mecánica se impuso definitivamente en 1844, con la locomotora "Verpilleux", de catorce toneladas, cuya velocidad máima era de 16 km/h.



En mayo de 1835, Bélgica estrenó su primera línea férrea entre Bruselas y Malinas.

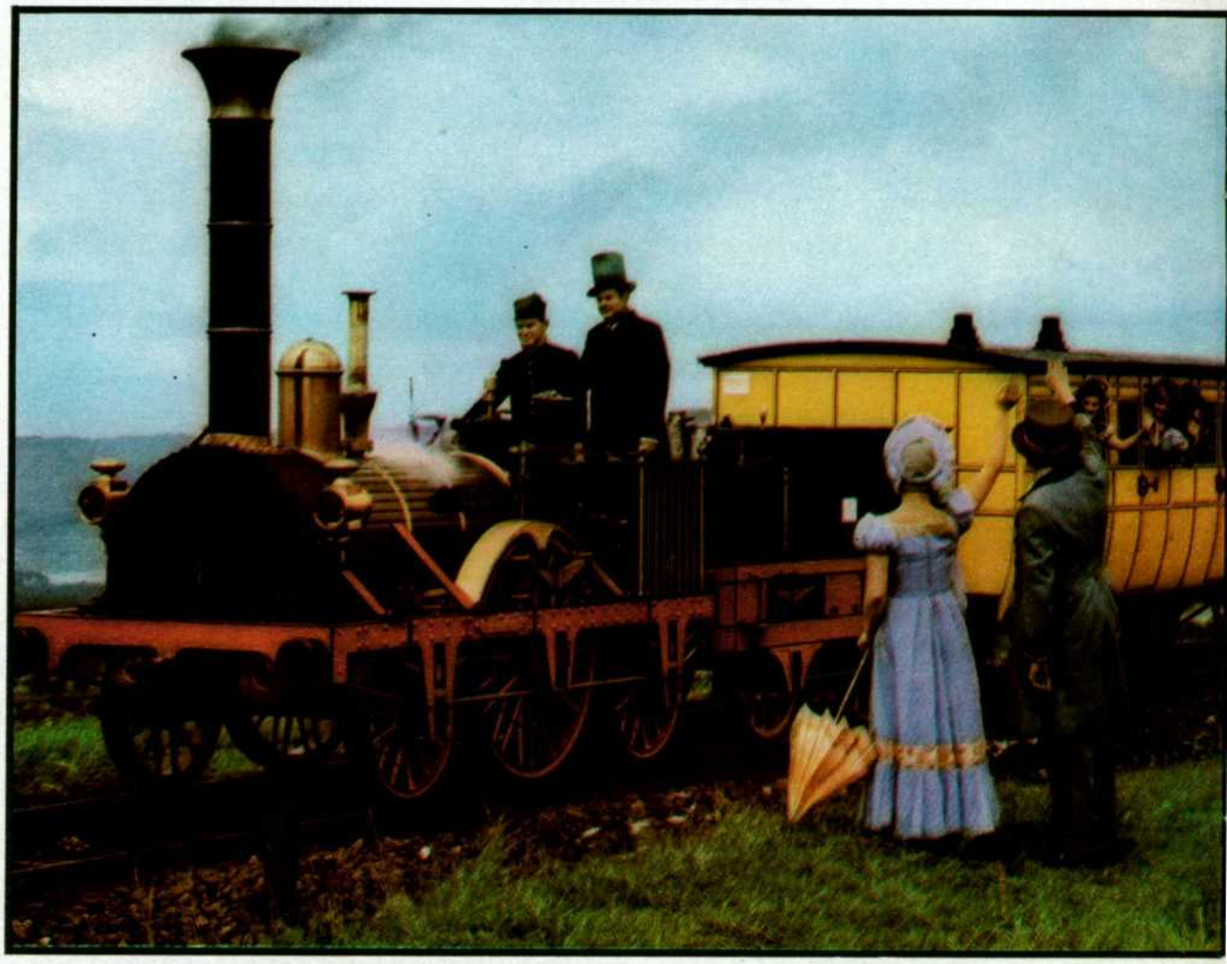
de billetes superó todas las previsiones; los belgas tenían que adquirirlos, a veces, en el mercado negro.

ALEMANIA

Con la locomotora "Der Adler" ("El Aguila"), ingresaba Alemania en la, diríamos, comunidad de los **caminos de hierro,** el 7 de diciembre de 1835, uniendo Nuremberg con Fürth, a seis kilómetros una de otra.

Una copia de aquella histórica máquina está expuesta en el Museo de Transportes de Nuremberg, el de más solera y antigüedad de Alemania Federal. Se reprodujo de acuerdo con los planos de la auténtica y podría rodar como aquélla, si se le brindara la oportunidad. Hoy no tropezaría con las prevenciones que conoció su antecesora. El Colegio de Físicos de Baviera había polemizado arduamente contra su construcción, suponiendo que "el rápido movimiento debe generar en los viajeros, inevitablemente, una enfermedad del cerebro, una variedad especial del 'delirium furiosum' ". En todo caso, advertía, "si los ciudadanos quieren correr ese riesgo, el Estado debe proteger a los viandantes, porque podrían sufrir la misma enfermedad del cerebro a la vista del rápido desplazamiento de los coches impulsados por el vapor". De ahí su consejo: "Debe cercarse el tren con un alto muro por ambos lados".

La primera carga facturada en la "Adler" fueron dos barriles de cerveza. El tren no sólo podía ser guiado por locomotora a vapor, sino por caballerías; por si acaso. Los accionistas de la compañía desconfiaban de los de hierro y vapor y, efectivamente, en ocasiones hubo que enganchar los de carne y hueso. Paulatinamente, no obstante, aquéllos dieron cumplida satisfacción a quienes habían puesto en ellos esperanza en su resistencia y aspiraciones de beneficio económico.



La "Adler" es la "abuela" de las locomotoras alemanas. Hela aquí reconstruida y recordando su primer viaje, entre Nuremberg y Fürth (7-XII-1835).

HOLANDA

Holanda recurrió al tren para comunicar la capital, Amsterdam, con Harlem, de la que distaba 16 kilómetros. La línea la disfrutaron los vecinos a partir del 24 de septiembre de 1839. Los accionistas la habían probado con anticipación, el día 20, y los Reyes, en cambio, esperaron hasta el 27. La población entera se emocionó por la velocidad de 38 km/h. Se programaron cuatro viajes diarios.

El material rodante, encargado a Gran Bretaña, se componía de cuatro locomotoras del tipo Stephenson, con tres diseños de coches: primera clase, **diligen-**

cias; segunda clase, **jardineras,** y tercera, **waggons.** Las locomotoras lucían placas con nombres simbólicos: "De Snelheid" (la velocidad), "The Arend" (el águila), "De Hoop" (la esperanza) y "De Leeuw" (el león).

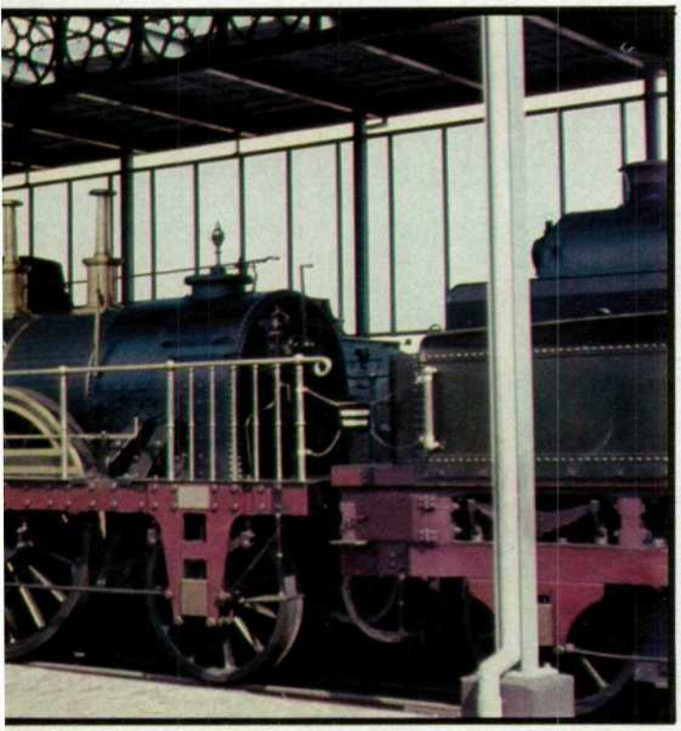
Inicialmente casi no llevaban más que viajeros, porque resultaba menos oneroso expedir mercancía por barco, puesto que existía un canal entre las dos ciudades. Estaba prohibido quemar otra cosa en las calderas que carbón de coque, para evitar el humo negro, y las estaciones se situaron en los suburbios con objeto de que los trenes no cruzaran por zonas habitadas.

En 1939, con motivo del centenario, se hizo una réplica del primer tren y sus evoluciones en el recinto de la exposición, abierta a tal efecto, fueron muy aplaudidas por los holandeses del siglo XX. Actualmente descansa en el Museo del Ferrocarril de Malebaanstation, Utrecht.

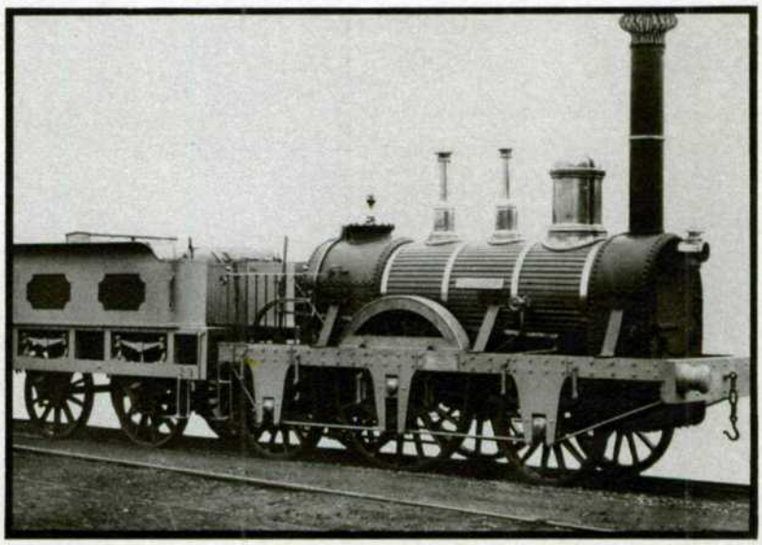
3 de octubre de 1839: inauguración del primer ferrocarril italiano, Nápoles-Porticino (grabado de la época).

ITALIA

Pocas fechas más tarde que en Holanda, exactamente el 3 de octubre de 1839, la locomotora "Bayard" se ponía en funcionamiento entre Nápoles y Porticino. La decisión la tomó el Gobierno de las Dos Sicilias, al cual se debe el establecimiento de la primera línea férrea de Italia. El trasfondo de las guerras y la desunión reinante complicaron el avance normal del moderno medio de transporte.



En el Museo del Ferrocarril Neerlandés, de Utrecht, se conserva la réplica del primer tren circulante en el país, que fue utilizada en 1939, con motivo de su centenario.



La "Bayard" arrastró el tren más antiguo de Italia.

SUIZA

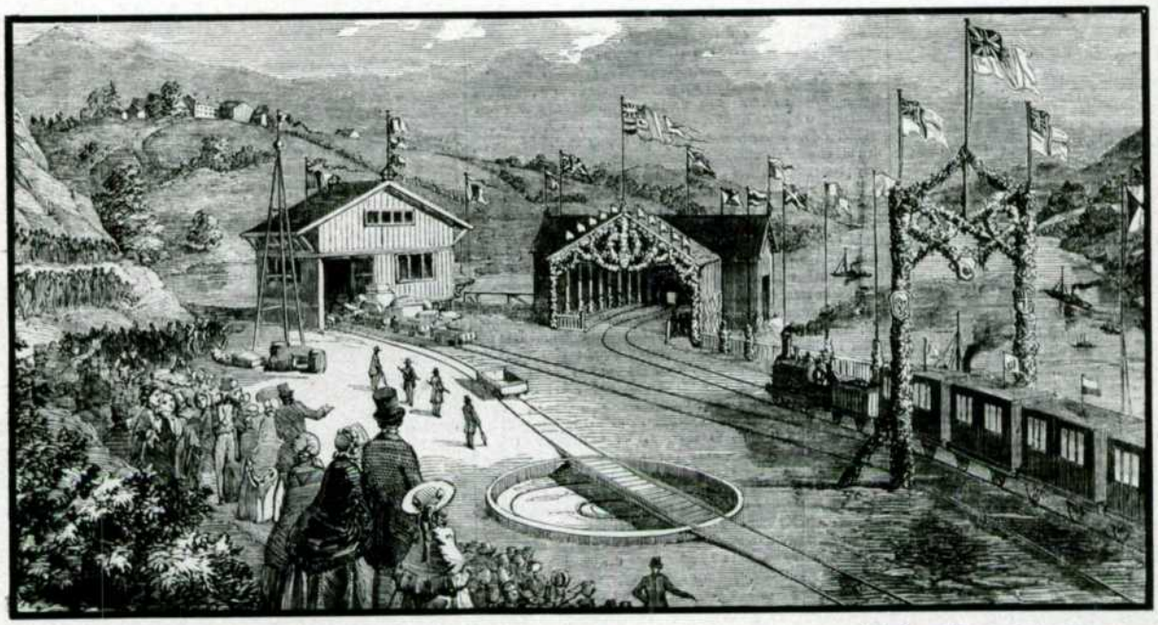
En 1847 funcionó, entre Baden y Zurich el primer tren de los ferrocarriles helvéticos.

1947: centenario del popular "Tren de los panecillos españoles" ("Spanisch Brötlibahn").

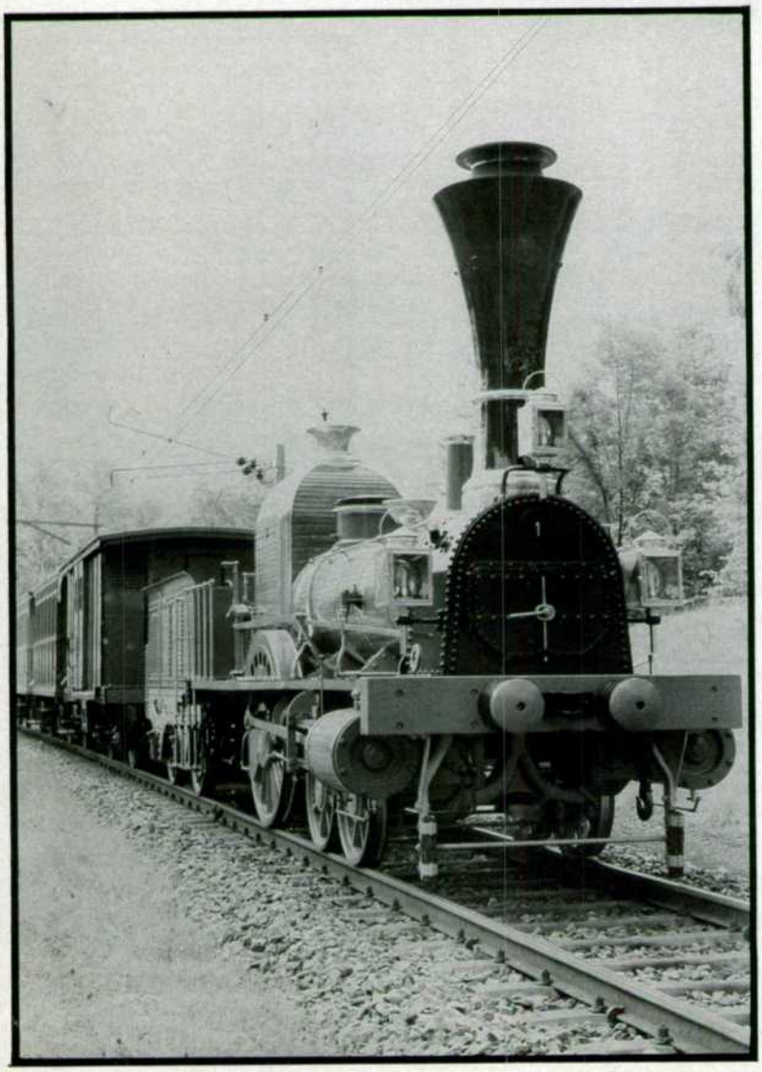
La estación de Baden es estimada como la decana de la República helvética. Es la cuna de la red ferroviaria del país. Se inauguró en 1847, con el tren que llamaba a las puertas de Zurich y que disponía de cuatro locomotoras de sello alemán, con ténder separado: "Limmat", "Aare", "Reuss" y "Rin". Contaba, asimismo, con cuarenta coches. Nada se ha conservado de las piezas originales y hubo que estudiar documentación durante dos años, de 1938 a 1940, cuando se tomó el acuerdo de reproducir el primer tren, para conmemorar los cien años de su actividad en Suiza. Se logró recuperar un prototipo de la época. Las empresas ferroviarias del Sur de Alemania se inspiraban en los vehículos americanos, competidores del estilo británico y más introducidos que éste en la Europa central. A esa característica respondía el dicho modelo. La locomotora del jubileo, "Limmat", que lleva el nombre del río de Zurich, es de tracción mixta, con una fuerza de tracción máxima de 2.300 kilos, potencia continua normal 170 CV. y velocidad máxima admisible de 30 km/h.

El trayecto de Baden a Zurich cubría algo más de 23 kilómetros y el tren inmediatamente recibió el apodo de "Spanisch-Brötli-Bann" (tren de los panecillos españoles). Eran esos productos de pastelería una especialidad de la ciudad balneario de Baden, imposibles de conseguir en otro sitio. A finales del siglo XVIII ya era costumbre que en las casas distinguidas se obsequiase a los huéspedes ilustres con "panecillos españoles" para el desayuno. Pero para ponerlos en las mesas de Zurich recién sacados del horno, los sirvientes tenían que ir andando a Baden por la noche. A las cuatro de la mañana se ponían a la venta y, tras una caminata de cerca de cuatro horas, los cria-

dos regresaban con el apetitoso bocado a tiempo de levantarse de la cama los señores. Desde la entrada en funcionamiento del tren, los empleados domésticos se libraron de las extenuantes excursiones a pie. Los "panecillos españoles" se cargaban en un tren madrugador y llegaban aún calentitos a Zurich. Muchos residentes en esta ciudad hacían viajes expresamente a Baden para adquirir estos artículos de repostería para la merienda. De modo que el sobrenombre del tren era merecido.



Así describía la "The Illustrated London News", en octubre de 1854, la inauguración del ferrocarril noruego, desde los lagos Oyern y Mjosa a Oslo.



Mayestático aspecto de una de las locomotoras decanas (reconstruida en este siglo) de las líneas suizas.

NORUEGA

Parecía de todo punto inconcebible que se pudiera hacer un tendido de ferrocarril en nación tan manguaja, orográficamente tan quebrada y de clima tan excepcionalmente riguroso. De otra parte, los canales habían bastado durante años para la distribución de las mercancías en el interior. Sin embargo, el incremento del volumen de la carga de madera, que había de ser trasladada desde los aserraderos de Lillestrom al puerto de Cristianía (antiguo nombre de Oslo) convenció a las autoridades de la necesidad de instalar el tren. Así, pues, se estableció la línea férrea desde el lago Oyern y el Mjösa a la capital, al objeto de reemplazar los ya insuficientes carros de caballos y trineos del tráfico maderero.

En 1854 se ponía en circulación el primer tren, con notable progreso para el comercio, mejora de precios agrícolas, beneficios para los granjeros y aumento del valor del campo.

La locomotora número uno fue comprada en los talleres de Robert Stephenson, en Newcastle (Gran Bretaña).

ESPAÑA

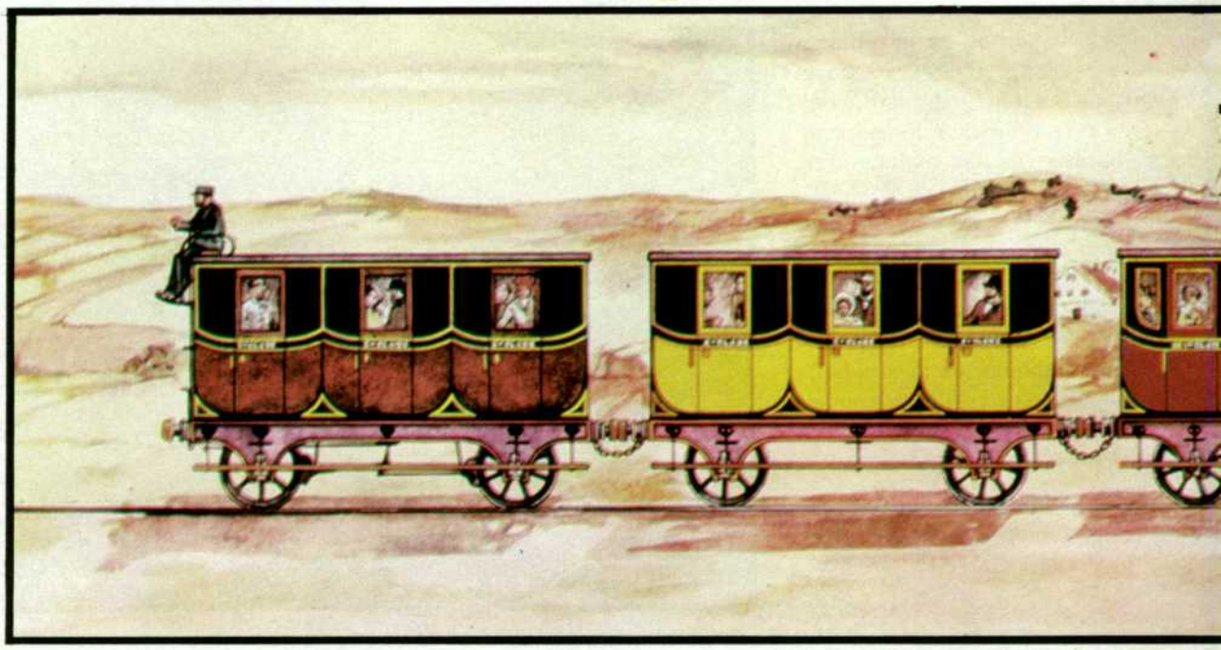
Prologado por casi dos decadas de iniciativas fallidas, de propuestas huérfanas de la debida financiación y estorbadas por la inestabilidad política que culminó en la guerra carlista, la aventura ferroviaria hispana tomó cuerpo en Barcelona, finalmente. El siglo XIX se aproximaba a su mitad.

Aunque las noticias sobre la locomotora de Stephenson habían llegado aquí tempranamente, suscitando el natural arrebato, no se había concretado nada antes de 1843. Hubo proyectos que contaron con el correspondiente privilegio acordado por el Gobierno, para la baja Andalucía (Jerez-El Portal), para Cataluña (Tarragona-Reus) y para Vizcaya, desvanecidos como ilusiones. Pero en 1843 se registra la concesión de una línea de Barcelona a Mataró, punta de lanza de una cadena de solicitudes: dos docenas, en tres años, que cuajarían en varios trayectos dispersos y de corta longitud. Serían logrados en las regiones con más vigor económico: Cataluña, comarca valenciana, zona minera del carbón asturiana y en la capital, Madrid-Aranjuez.

Importa señalar que las obras se realizaron por cuenta de capital privado, con la asesoría de técnicos franceses e ingleses, principalmente, y por impulso de empresarios convertidos en panegiristas del moderno sistema de locomoción.

En 1847 fue ratificada la concesión de la línea Barcelona-Mataró, de 29 kilómetros, que conducirían a buen puerto cuarenta personalidades de la industria y el comercio catalanes, reunidas en la Sociedad del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró.

La operación salió a flote, una vez salvadas las dificultades del trazado: la perforación del túnel, en roca viva, de Mongat, y el puente sobre el río Besós, entonces construido en madera.



Se adquirió en Gran Bretaña el material móvil: cuatro locomotoras que se llamaron "Cataluña", "Barcelona", "Besós" y "Mataró", y costaron 4.000 libras esterlinas cada una; 26 carruajes, dos "breakbanks", 30 vagones descubiertos para mercancías y dos para el transporte de coches (Wrigth), que supusieron una suma de 19.822 libras de desembolso, según referencia de Francisco Wais en su "Historia de los Ferrocarriles Españoles".

En lo que hoy se conoce como Barceloneta-Apeadero se levantó la estación de la Ciudad Condal, desde la que salía el ferrocarril hacia Mataró, cruzando Badalona, Mongat, Masnou, Premiá y Vilasar. El pionero de los trenes de España, bendecido por la jerarquía eclesiástica, contemplado con enorme orgullo por las autoridades civiles y militares barcelonesas y con fascinación por el público, corrió a plena satisfacción como estreno el 28 de octubre de 1848. Desde el día siguiente, sus coches se llenaron de viajeros.

SUECIA

Entre el Estado y la empresa privada pusieron en pie los ferrocarriles suecos, cuya primera máquina fue proporcionada por la firma Munktells, entregada en 1853 y desguazada en 1882.

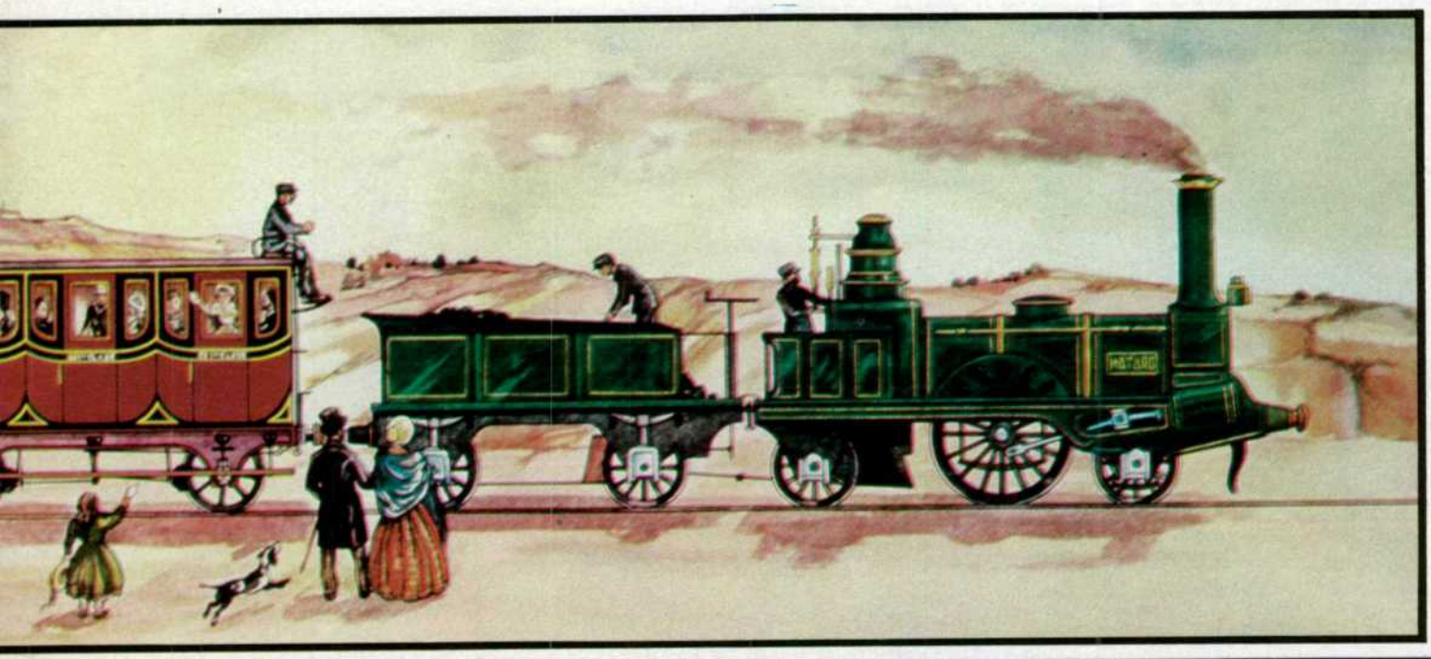
El público tuvo acceso al tren en 1856.

La compañía estatal encargó más tarde una serie de seis locomotoras a la firma británica Bayer, Peacock y Co., de Manchester, una de las cuales, la número 3, "Prins August", se guarda en el Museo del Ferrocarril y está en condiciones de ser utilizada.

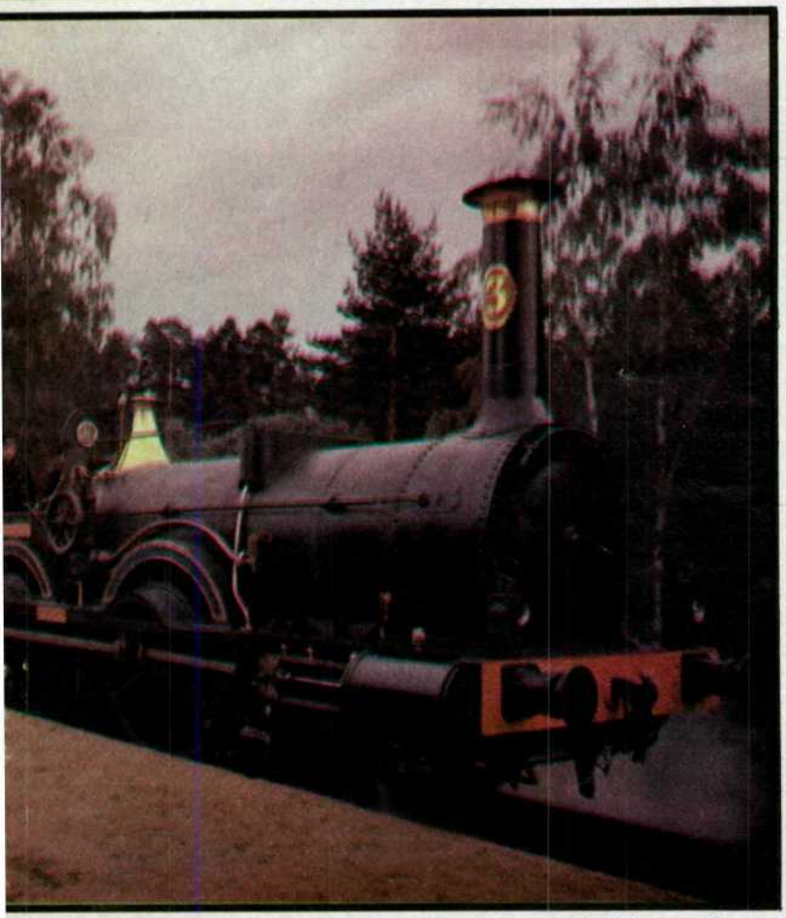
Una veterana de la época gloriosa, la "Frycksatd", que data de 1855, también se ha conservado en buen estado.

Los trenes fueron muy convenientes para el traslado del mineral de hierro de las minas de Kapland hacia los puertos de Narvik y Lulea.

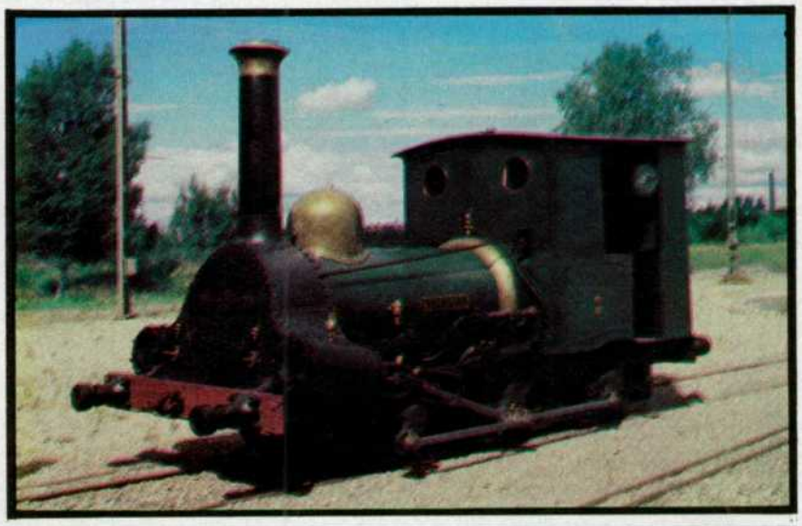
La "Príncipe Augusto", decana de los ferrocarriles suecos (1856), se conserva en el Museo Nacional del Ferrocarril y está en condiciones de rodar.

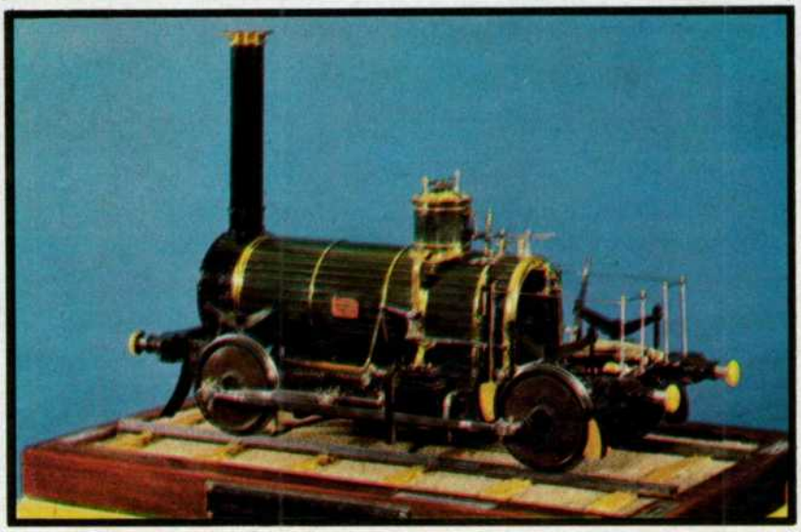


Reconstrucción gráfica del primer tren español (1848), entre Barcelona y Mataró.



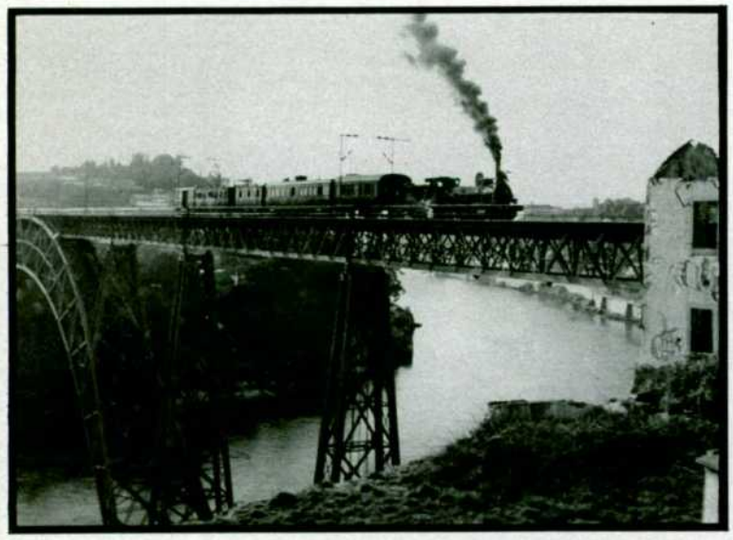
Modelo en miniatura de la primera máquina que funcionó en Suecia, "Förstlingen", construida en 1853 y desguazada en 1882.



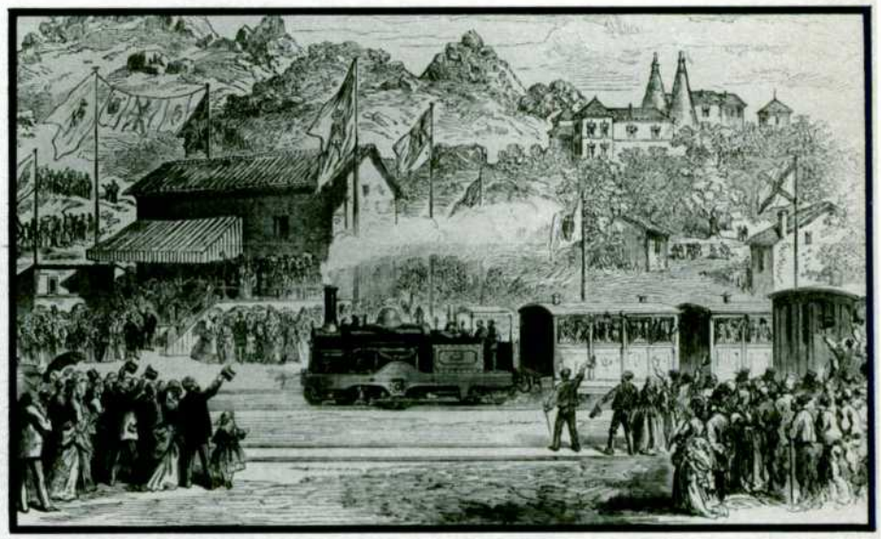


Los suecos también conservan en perfecto estado la "Fryckstad", que data de 1855.

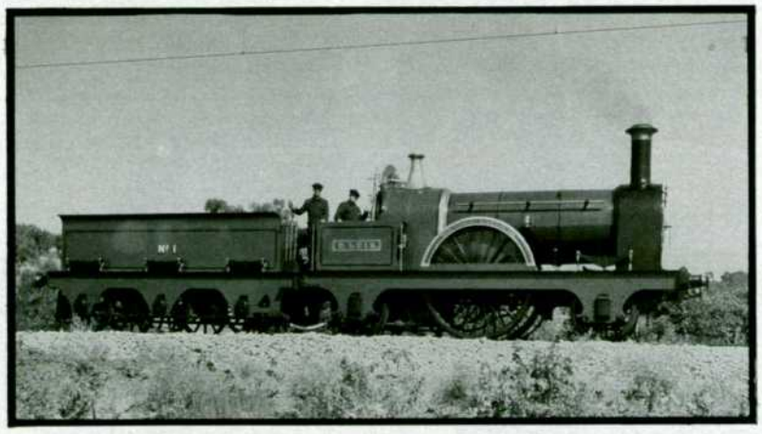
Un tren formado por locomotora y coches de los más antiguos de Portugal atraviesa el puente de María Pía, en Oporto.



Un grabado contemporáneo de las primeras líneas lusitanas, a principios de la segunda mitad del siglo XIX.



La "Don Luiz", que llegó a Lisboa en 1856, ha sido primorosamente restaurada por los C. P.



Uno de los coches, con primera y segunda clase, del tren más antiguo de Finlandia (1862).

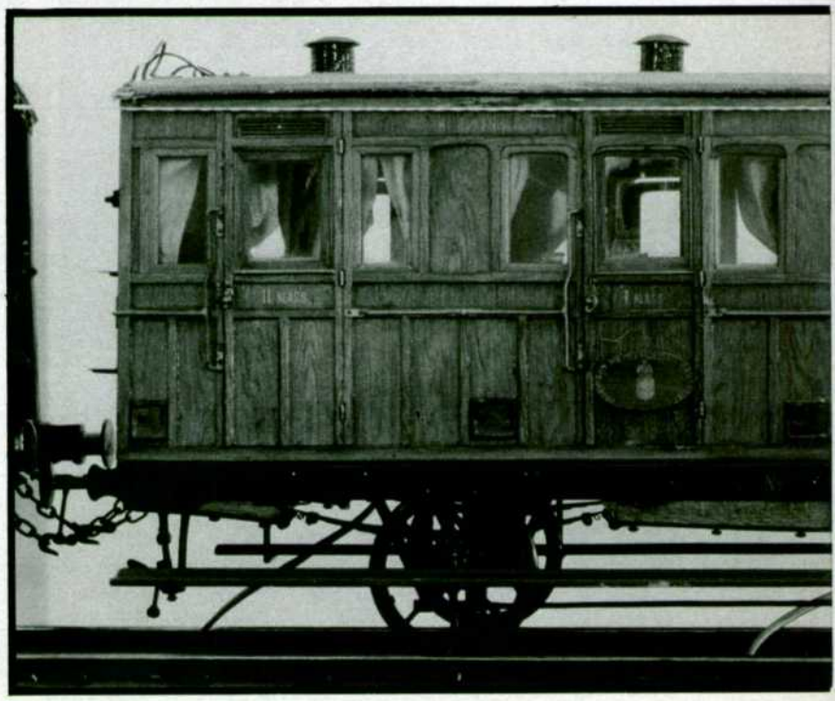
PORTUGAL

Una crónica de la revista "O Panorama" informaba que el 28 de octubre de 1856, con la ceremonia de ritual, se celebraba el bautismo de los caminos de hierro portugueses. Su Majestad el Rey don Pedro V, su augusto padre, princesas, el cardenal patriarca, Cuerpo Diplomático y altos funcionarios, desde el andén de la estación de Santa Apolonia, en Lisboa, daban realce al acto. Dos de las locomotoras que formaban el equipo de material serían anganchadas a un tren con 16 carruajes, que tardaría en llegar media hora al final del trayecto: Carregado. En esta localidad y en la propia estación se serviría un banquete con más convidados, que acudirían poco después en otro tren.

Durante el recorrido, las gentes del medio rural se acercaban al paso del tren y saludaban con vítores y música al nuevo medio de locomoción.

FINLANDIA

Finlandia adoptó los ferrocarriles como resultado de un mandato imperial, ya que por la época en que ocurrió el hecho (1857), el país estaba integrado en el Imperio ruso. El eje inicial fue una línea de 108 kilómetros de Helsinki a Hämeenlinna, con cinco estaciones intermedias. El equipo de tracción y los coches se contrataron en Gran Bretaña y a la primera locomotora se la conoció como "Alutar". La segunda se honró con el nombre de un héroe de la epopeya nacional, "Lemminkäinen" y tuvo el privilegio de remolcar el tren

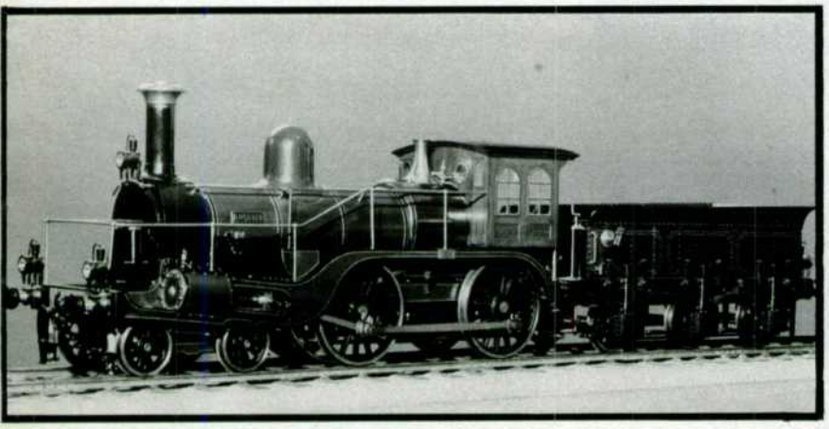


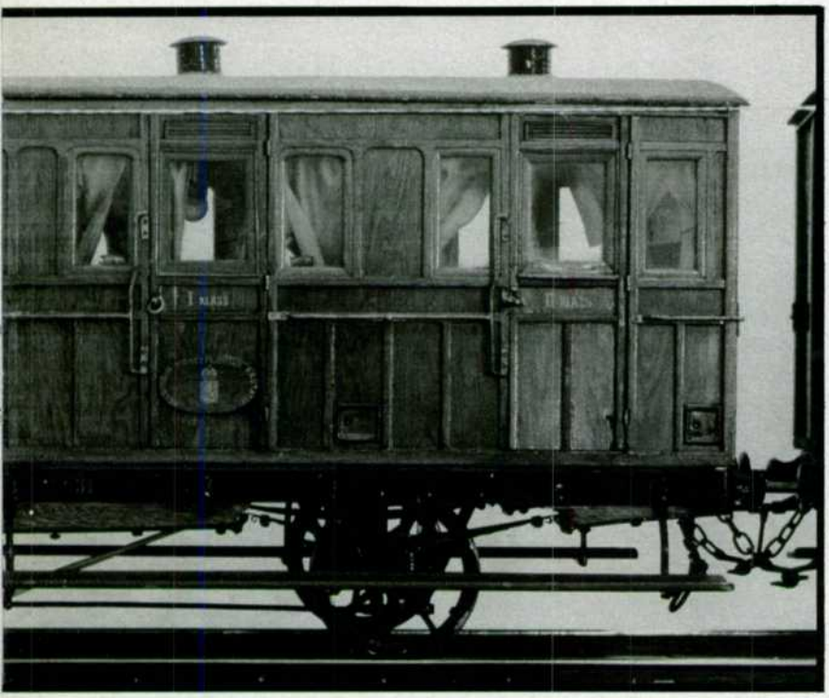
inaugural, el 31 de enero de 1862. Esta máquina completó el recorrido llevando a bordo de un coche treinta invitados y dos vagones cargados de mercancías, en cinco horas y veinte minutos. El servicio ordinario comenzó el 17 de marzo del mismo año y con la tercera locomotora, también con nombre significativo, el de un héroe mitológico, "Ilmarinen".

El tren circulaba cada dos días en un sentido y otros dos en el contrario. Los domingos descansaba. Se invertían cuatro horas y veinte minutos en el viaje total.

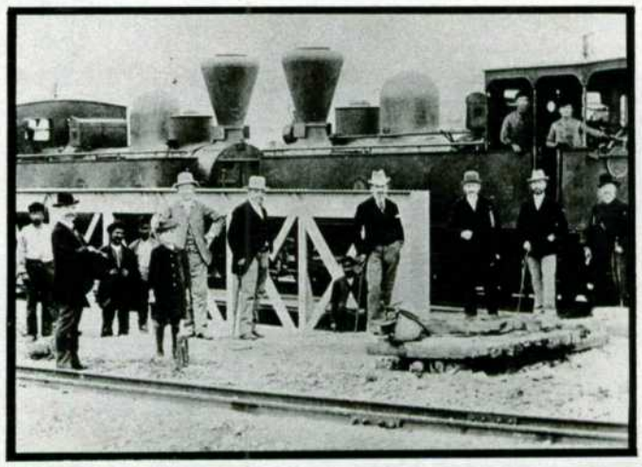
El ferrocarril tardó en afincarse en Finlandia debido al crédito que disfrutaban las vías fluviales. El desarrollo de la industria y el aumento de mercancías que ésta generó, procuraron argumentos sólidos a quienes urgían soluciones eficaces para los agigantados problemas que representaba su transporte.

La locomotora "Ilmaren", nombre de un héroe de la mitología finesa, fue construida en Inglaterra en 1860.

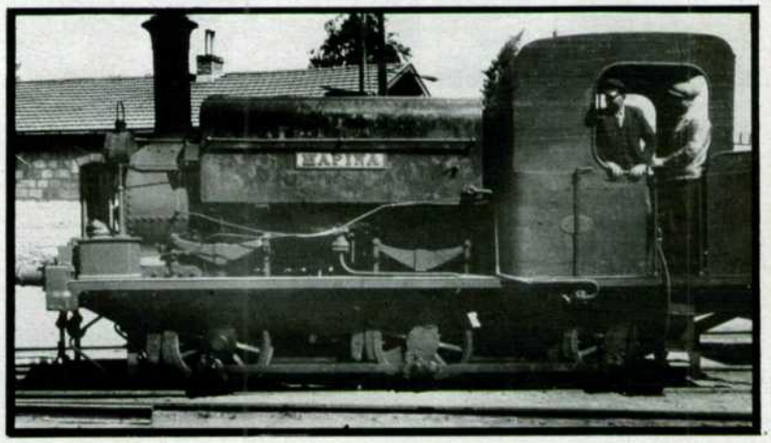




GRECIA



El primer ferrocarril griego es relativamente tardío (1869), debido a la guerra de la independencia contra los turcos.



La "Hapina", una de las decanas de los ferrocarriles helénicos.

La lucha entablada por la independencia, la precaria situación financiera y las complejidades derivadas de lo accidentado del terreno, más la dispersión de la población, tuvieron la culpa del retraso en aparecer el ferrocarril en Grecia. La prueba de una máquina de vapor tirando de un tren compuesto de seis coches se registró el 17 de febrero de 1869. Doscientos importantes personajes subieron al mismo en Teseo (Atenas) y a los veinte minutos de marcha descendieron en Pireo. Diez días más tarde, la propia Reina Olga, el primer ministro del Gobierno y el arzobispo de Atenas asistían a la inauguración oficial. Entonces ya se había reducido el tiempo a quince minutos. Desde el 28 del citado mes y año se establecen ocho viajes diarios, en días laborables, y nueve, los domingos. Los precios varían: un dracma, clase A; 75 céntimos, clase B, y 45 céntimos, clase C.

OTROS PAISES

La República de Irlanda inauguró sus ferrocarriles en 1834. Irlanda del Norte, en 1839. Dinamarca, en 1847. ■

M. G. S. E.