

Orígenes del ferrocarril en España

La formación de las grandes compañías

FERNANDO F. SANZ

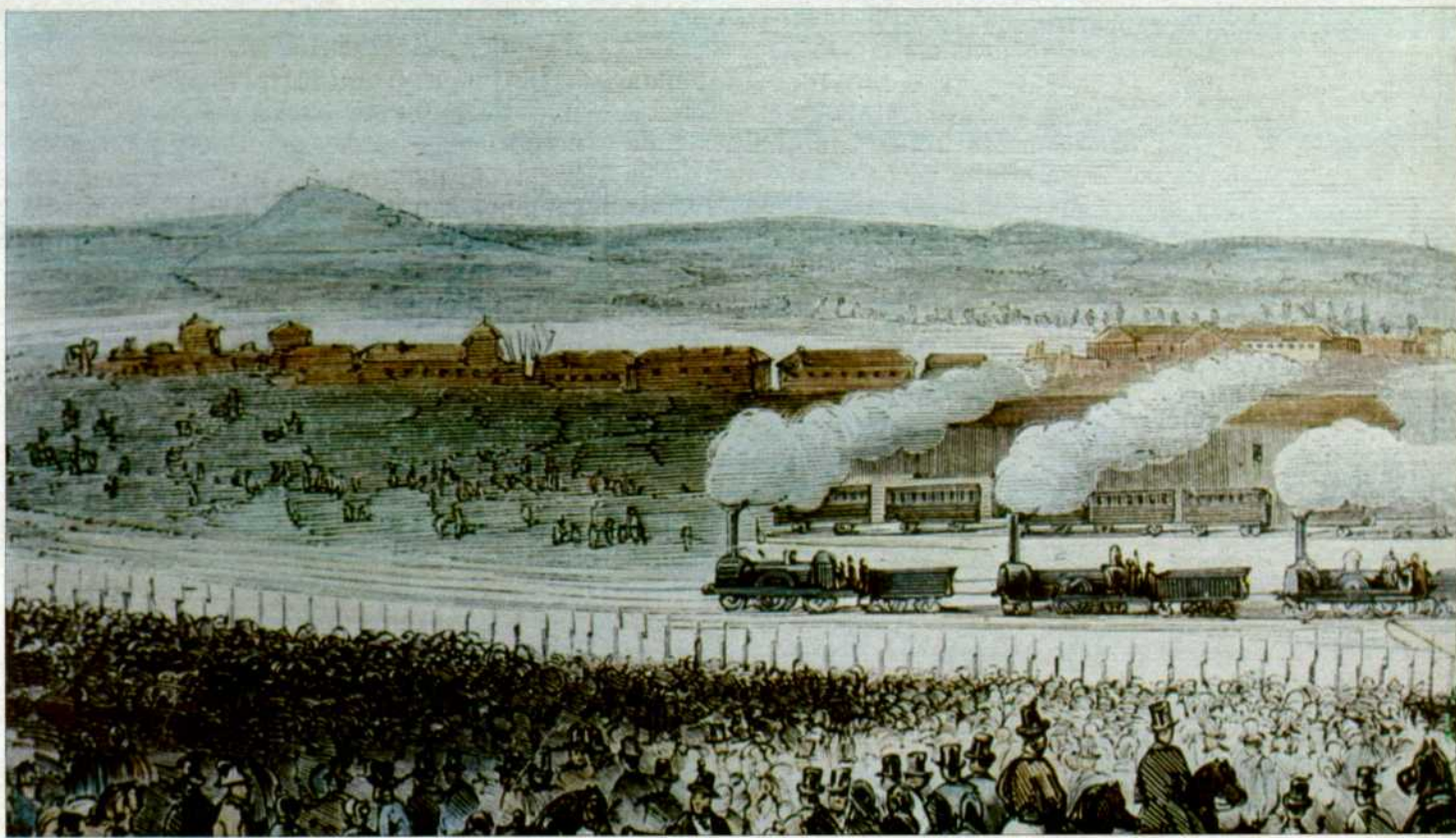
- *El proceso de concentración derivó en tres grandes empresas privadas —Norte, MZA y Andaluces—, que llegaron a explotar casi las dos terceras partes de la Red.*
- *Paralelamente surgieron multitud de compañías de vía estrecha con una extensión total de 4.000 kilómetros.*

EN el largo informe que con motivo de su número 200 publicó VIA LIBRE, se indicaban como causas principales que impidieron el desarrollo armónico de la red de ferrocarriles españoles los abundantes obstáculos orográficos que presenta el relieve peninsular, el fracaso de la industrialización y la falta de una adecuada política ferroviaria por parte del Estado.

A ellos podrían unirse otros, como las sucesivas guerras civiles que tan graves daños cau-



Una vista de Madrid fin de siglo. Al fondo se vislumbran las siluetas del palacio real, cuartel de la Montaña, San Francisco el Grande y San Andrés.



Tres fueron las locomotoras que salieron de Atocha en la inauguración del ferrocarril a Aranjuez.

saron en las instalaciones de la compañía y la escasa densidad de población del país. En el primer caso, las destrucciones infligidas a las líneas férreas supusieron una desviación de recursos que podrían haberse dedicado a la expansión de la red, y en el segundo, los escasos núcleos de población no permitieron un tráfico importante de viajeros que estimulase convenientemente la continuidad de las inversiones ferroviarias.

Todo ello explica la lenta progresión de la red ferroviaria española y el hecho de que no haya alcanzado aún su máximo desarrollo.

Evolución de la Red

Hasta 1844 no aparece en España el primer texto legislativo relativo a ferrocarriles: fue el que fijó en seis pies castellanos (1,67 metros), el ancho de las vías a construir, decisión que —según se indicaba en el citado informe— tendría una importancia considerable en el futuro de los ferrocarriles de la Península. En Europa, solamente España y Portugal adoptaron este ancho de vía, y tan sólo estos dos países y la Unión Soviética son los que tienen sus ferrocarriles principales con un ancho de

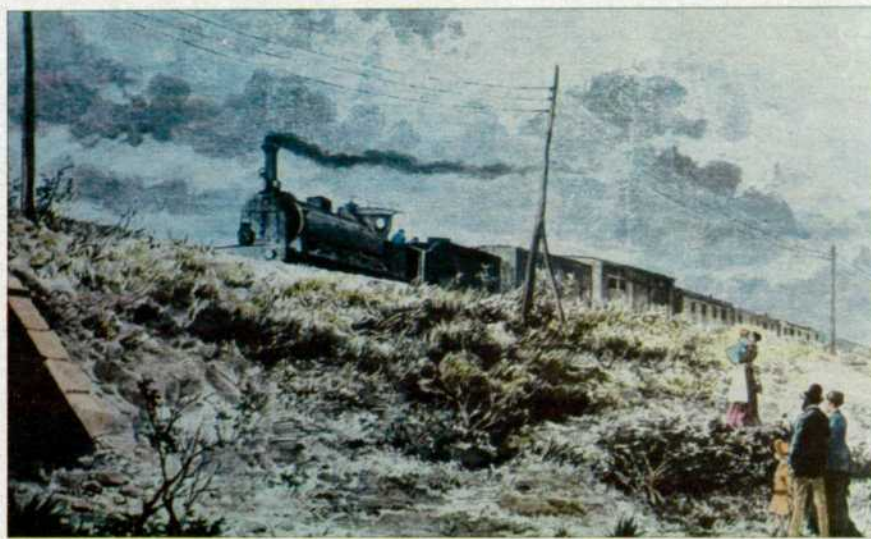
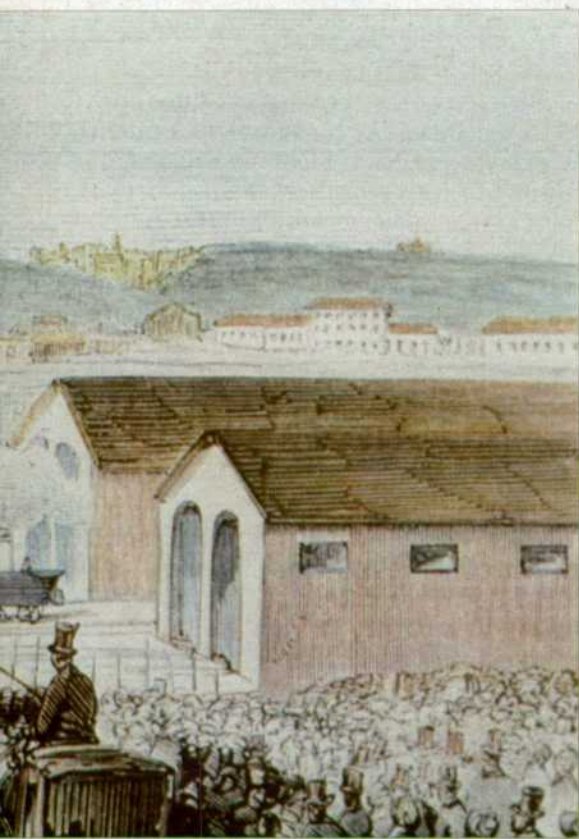
vía diferente al inglés, llamado "normal" o "internacional" de 1,44 metros, privándose así de la relación directa, sin transbordo, con el resto del continente.

Las compañías ferroviarias

Pese a las dificultades técnicas y económicas, fueron numerosas las compañías que solicitaron concesiones de líneas en España, aunque a partir del decenio de los años 70 del pasado siglo se inició ya un proceso de concentración que trajo como consecuencia la forma-



Una competencia de velocidad se entablaba a menudo entre los primeros trenes y algún labriego soñador.



La inauguración del ferrocarril directo a Ciudad Real en 1878 contó con la presencia del Rey Alfonso XII.

Entre nubes de humo y vapor, el tren atravesaba la Casa de Campo madrileña.

ción de las tres grandes compañías privadas —NORTE, MZA y ANDALUCES— que finalmente llegaron a explotar casi las dos terceras partes de la red española de ancho de vía de 1,67 metros.

Paralelamente se produjo también el fenómeno contrario; es decir, la proliferación de nuevas compañías de ferrocarriles, aunque la mayor parte de ellas eran propietarias de concesiones de líneas de ancho inferior al de 1,67 metros, auge que se produjo con motivo de la Ley de Ferrocarriles de 1877 que permitió construir en determinadas circunstancias con

ancho de vía inferior al llamado normal español de 1,67 metros.

De esta manera surgió una red de casi 4.000 kilómetros de ferrocarriles de vía estrecha que llegaron a representar un 25 por 100 de la red total.

Veamos ahora el proceso de formación de las grandes compañías de vía de ancho de 1,67 metros.

La primera compañía que inició su expansión fue la de los Caminos de Hierro del Norte de España, que en enero de 1874 adquirió la línea de Alar a Santander. Cuatro años después si-

guen otras dos absorciones: la del Zaragoza a Pamplona y Barcelona (ZPB), llevada a cabo el 12 de marzo de 1878, y la del Tudela-Bilbao (TB), realizada el 28 de ese mismo mes y año. Con la primera absorción, el Norte penetraba en Cataluña, donde afianzaría su posición tras la adquisición del ferrocarril Lérida-Reus-Tarragona (LRT), y del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas, efectuadas ambas en 1887. Con la toma del control de la compañía del Tudela-Bilbao, el Norte reafirmó su vocación por denominar las comunicaciones con los puertos de la cornisa cantábrica, iniciada

con la adquisición de la línea de Santander.

A su vez, la compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante, conocida por su anagrama de MZA, aunque ya en 1859 había hecho una primera absorción al asimilar la pequeña línea de Castilla a Toledo (26 kilómetros), no inició su verdadera política de expansión hasta el 24 de julio de 1875 en que incorpora a su red el ferrocarril de Córdoba a Sevilla, lógica prolongación de su línea de Andalucía. Dos años después adquirió la concesión de la línea de Sevilla a Huelva, cuyas obras concluirían en 1880. Este mismo año llegó a un acuerdo para incorporarse la Compañía de los Caminos de Hierro de Ciudad Real a Badajoz, cuya línea directa de Madrid a Ciudad Real, inaugurada en 1879, paralela a la propia de MZA, había causado ciertos roces entre ambas compañías. Siguió la extensión de su red por Andalucía con la adquisición el 27 de agosto de 1881 del ferrocarril de Mérida a Sevilla, con lo que establecía una comunicación entre sus líneas de Extremadura y Andalucía, y terminó esta primera época de expansión con la compra del pequeño ferrocarril de Aranjuez a Cuenca, el 31 de octubre de 1883, para evitar la competencia de su posible extensión a Valencia.

En cambio, la penetración de MZA por el Sur de Andalucía quedó frustrada. El conglomerado de pequeñas líneas que allí existían (Sevilla-Jerez-Cádiz; Jerez-Sanlúcar de Barrameda; Utrera-Morón y Osuna y Osuna-La Roda), con una extensión que apenas rebasaba los 300 kilómetros, se fusionaron y constituyeron el 30 de mayo de 1877 la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que con el tiempo se convertiría en la tercera gran compañía española, aunque no alcanzaría la pujanza del Norte y de MZA.

Las negociaciones que emprendió esta última empresa para adquirir la recién formada compañía de Ferrocarriles Andaluces no prosperaron y en los años siguientes otras líneas (Córdoba a Málaga y Granada, y Córdoba a Bélmez), incorporada en 1879 y 1880, respectivamente, más la pequeña línea del Urbano de Jerez fusionada en 1890, y nuevas concesiones (Puente Genil a Linares, Alicante a Murcia, y Marchena a Valchillón), incrementaron notablemente el núcleo primitivo de Andaluces.

Características de las distintas Redes

A diferencia de las redes del Norte y de MZA, caracterizadas por los largos tentáculos que se extendían desde Madrid hacia sus respectivas zonas de influencia, la compañía de Andaluces formaba un conjunto compacto y regional, sin conexión con Madrid, y con la sola excepción de una línea aislada: la de Alicante a Murcia, que se construyó con la idea de unir la algún día a la red mediante la absorción de las concesiones que las separaban, lo que sólo se logró a medias. Después de estas fusiones quedaban aún independientes tres compañías importantes: la del Tarragona-Barcelona-Francia (TBF), formada por la integración de las de Tarragona a Barcelona y Barcelona a Francia por Figueras, en 1875; el Almansa-Valencia-Tarragona (AVT), del marqués de Cam-

Camino de Aranjuez, el ferrocarril encontraba múltiples casas de guardas de una arquitectura popular y sobria.



po, y la compañía del Noroeste (líneas de Palencia a La Coruña, León a Gijón y Oviedo a Trubia), que por quiebra había sido incautada por el Estado sin terminar la construcción.

También se inauguró por entonces la línea de Madrid a Cáceres y Portugal (MCP), que con el tiempo formaría el núcleo más importante de las compañías que se integraron en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, que llegó a sumar 1.577 kilómetros, aunque era ésta una empresa estatal formada por la nacionalización de una serie de líneas de corta longitud y muy heterogéneas, de las que hablaremos después.

A finales de la década de los 80, el TBF pasaba momentos de apuros financieros, motivados especialmente por la adquisición en 1887 del ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona, cuyo ambicioso plan de tender una línea más directa a Madrid desde la Ciudad Condal se quiso proseguir. Tampoco estaba muy holgado de fondos el AVT, que resultó muy afectado por la segunda guerra carlista. No es de extrañar que estas dos compañías y la del Noroeste acabaran siendo absorbidas por el Norte y MZA.

La primera absorción fue la del Noroeste. Sacado a subasta para continuar las obras del mismo, obtuvo la concesión un consorcio formado por el Norte y varios grupos financieros franceses. Se constituyó así la compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León (AGL) para explotar las líneas de Palencia a la Coruña y León a Gijón. El 1 de mayo de 1885 esta importante red pasó a poder definitivo del Norte, con lo que esta compañía logró su viejo proyecto de controlar las comunicaciones ferroviarias con los puertos de la cornisa cantábrica.

También la compañía del AVT, con 525 kilómetros de líneas, se integró en la compañía del Norte en 1891.

Aún tuvo el Norte una absorción más, la de la línea de Huesca a Jaca, concedida a la Sociedad Anónima Aragonesa, que sin terminar la construcción, cedió sus derechos al Norte. Esta última concluyó el tendido entre Huesca y Jaca en 1893, pero la continuación de la línea hasta

Canfranc tuvo que ser afrontada por el Estado, como fruto del acuerdo hispano-francés para la construcción de tres ferrocarriles transpirenaicos, uno de los cuales fue éste del Canfranc, inaugurado el 18 de julio de 1928.

Por su parte, MZA entabló negociaciones con la compañía del Tarragona-Barcelona-Francia (TBF), y se hizo cargo de la explotación de dicha red a partir del 2 de mayo de 1891. Con su apoyo financiero pudo terminarse rápidamente la línea directa de Barcelona a Madrid, aunque el proyecto primitivo se había modificado, desviándola hacia Zaragoza, utilizando los tramos ya construidos desde la capital aragonesa hasta la Puebla de Híjar. En la nueva línea se encontraba el túnel de la Argentera, que con sus cuatro kilómetros de longitud sería durante muchos años el más largo de la red española.

El 1 de julio de 1894, terminado el último tramo entre Caspe y Samper de Calanda, circularon los primeros trenes directos de Madrid a Barcelona por las líneas de MZA.

Esta compañía fue, además, la única que en aquellos años construyó una línea importante por cuenta propia: la de Valladolid a Ariza, terminada el 1 de enero de 1895.

Con el siglo finalizó también el período de expansión de las dos grandes compañías españolas —Norte y MZA— que totalizaban 3.691 y 3.670 kilómetros, respectivamente, pero no la de Andaluces, que en 1913 adquirió el ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, construido por una compañía inglesa entre 1891 y 1892. En 1916, también se hizo cargo de los Caminos de Hierro del Sur de España (línea de Linares a Almería, inaugurada en 1904), que a su vez explotaba las de Moreda a Granada y la de Baza a Guadix. La primera de estas dos últimas líneas también se incorporaría a Andaluces en 1930, no así la segunda que mantuvo su independencia hasta la nacionalización de los ferrocarriles españoles de ancho normal en 1941. Otra anexión de Andaluces, en 1919, fue la de la Compañía Vecinal de Andalucía, que explotaba la línea de El Puerto de Santa María a Sanlúcar de Barrameda. Con todas estas anexiones, Andaluces contaban en el momento de su incauta-

ción por el Estado, en mayo de 1936, con una red de 1.640 kilómetros.

Otras compañías menores

Había, además, otra serie de compañías menores que explotaban entre todas un tercio aproximado de la red de ancho normal español, sin que ninguna llegara a los 500 kilómetros, con la sola excepción de la compañía de Madrid-Cáceres y Portugal, que tenía cerca de 700 kilómetros.

La más antigua de estas pequeñas compañías era la del ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo, conocida por las siglas MZOV, que explotaba 294 kilómetros. La seguía en antigüedad la de Medina del Campo a Salamanca (MS), construida entre 1875 y 1877. La prolongación de esta pequeña línea hasta la frontera portuguesa, entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, se abrió al tráfico el 24 de mayo de 1886 y fue construida por la Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera de Portugal, constituida por capital de este último país, interesado en concluir la relación directa con Francia que se hacía por estas dos líneas citadas y, desde Medina del Campo, por la del Norte hasta Hendaya. Otra línea de la citada zona —la de Salamanca a Avila— inauguró su primer trayecto entre Salamanca y Peñaranda en 1894, pero la línea no se completó, ya por cuenta del Estado, hasta 1926.

En Galicia, aparte de las líneas del Norte y de MZOV (trayecto Monforte a Orense y Vigo terminado en 1885), había otras dos compañías independientes: una era la Western of Galicia Railway Company. Comprendía las líneas de Santiago a Carril y Pontevedra, enlazando en Redondela con el MZOV. La primera de ellas (Santiago a Carril) se puso en servicio en 1873. Fue éste el primer ferrocarril de Galicia; y la segunda, entre Carril y Redondela, se concluyó en 1884.

La otra compañía gallega era la de Betanzos a El Ferrol, cuyas obras, paralizadas durante mucho tiempo, fueron concluidas por el Estado en 1907.

Estas líneas del Noroeste peninsular llevaban una vida lánguida y se sostenían gracias a las subvenciones concedidas por el Estado. Dentro del Plan de Ferrocarriles establecido por el Gobierno del general Primo de Rivera se decidió nacionalizarlas, incorporándolas a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste, creada el 8 de septiembre de 1928.

Además de las ya citadas, se agregaron a ella las de Medina a Salamanca, Salamanca a la Frontera de Portugal, Medina a Zamora, la de Medina a Zamora y Orense a Vigo, la de Avila a Salamanca, explotada por el Estado, y, la más importante de todas, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España.

Esta última compañía había sido una de las que más vicisitudes conoció en su desarrollo. Iniciados los primeros proyectos en 1856 para construir una línea directa entre Madrid y Lisboa a fin de evitar el rodeo por Ciudad Real y Badajoz, no pudo poner en servicio su primer tramo —Madrid a Torrijos— hasta el 20 de julio de 1876, concluyendo el total de la línea en 1880. El año siguiente se hizo cargo de la

explotación la Real Compañía Portuguesa que también llevaba a cabo las obras de la línea de Plasencia a Astorga, recién iniciadas. La Compañía Real Portuguesa denunció el contrato en 1894 y se constituyó con capital franco-belga la Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, que en 1896 inauguró su gran transversal Norte-Sur, de Plasencia a Astorga. Esta compañía ejerció su cometido hasta su incorporación en 1928 —como se ha indicado— a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste, que sumó en total 1.577 kilómetros de líneas y fue el primer paso dado hacia la nacionalización de los ferrocarriles españoles.

Al margen de estas líneas que acabaron in-

se construyó entre 1897 y 1902. En 1933, la compañía amplió su campo de acción con la línea de Caminreal a Zaragoza, de 121 kilómetros. En dicha época, la participación española en la empresa era ya mayoritaria y era en realidad propiedad de la compañía del Norte, aunque conservó su independencia administrativa hasta la integración en la RENFE.

Las otras dos compañías valencianas eran muy modestas. La primera tenía el nombre de Sociedad de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón que pese a su ambicioso título no pasaba de Liria (32 kilómetros), habiéndose puesto en servicio en 1890; la obra era la de Silla a Cullera, de 25 kilómetros, que, inaugurada con ancho de un metro, fue reconstruida con el



Inauguración del ferrocarril del Norte.

tegradas en las cuatro grandes agrupaciones, aún había otras pequeñas compañías que permanecieron independientes. En el Suroeste de la Península había dos: la modestísima línea del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca (55 kilómetros), inaugurada el 28 de marzo de 1885, y el Great Southern of Spain Railway Company, de capital inglés, que explotaba las líneas de Lorca a Baza y Almendricos a Aguilas, construidos entre 1890 y 1894, con un total de 167 kilómetros.

En Sevilla mantuvo su independencia hasta 1930, fecha en que pasó a ser explotado por el Estado, el pequeño ferrocarril de 42 kilómetros de Sevilla a Alcalá de Guadaíra y Carmona, abierto al público en 1873. También en Andalucía permaneció independiente el ferrocarril de Zafra a Huelva (179 kilómetros), construido con capital inglés e inaugurado en 1887. Esta línea complementa la gran transversal del Oeste de España, desde Huelva a Astorga.

En Valencia sobrevivieron tres compañías. La más importante era la del Ferrocarril Central de Aragón, cuya línea principal iba de Valencia a Sagunto y Calatayud a lo largo de 296 kilómetros, recorriendo las provincias de Valencia, Teruel y Zaragoza. Constituida por capital belga,

ancho de 1,67 metros en el año 1935.

Vizcaya tenía también dos líneas de ancho normal de cercanías que se mantuvieron independientes. La más antigua, llamada Ferrocarril de Triano, iba desde San Julián de Musques y Ortuella hasta Desierto-Baracaldo, en la ría de Bilbao. Fue construida en 1865 y era propiedad de la Diputación Provincial de Vizcaya. En Desierto empalma con el ferrocarril de Bilbao a Portugalete y Santurce que con sus 15 kilómetros sigue todo el curso de la ría bilbaína. Este ferrocarril es uno de los de más intenso tráfico de viajeros de la red española. Construido en 1888 pasó después, ya entrado el siglo XX, a propiedad de la Compañía del Norte, que también mantuvo su explotación separadamente hasta la nacionalización.

Una de las últimas compañías ferroviarias constituidas en España fue la del Santander-Mediterráneo, de capital inglés, que construyó la línea de Ciudad Dosante a Burgos, Soria y Calatayud (360 kilómetros) tendida entre 1927 y 1930 con el propósito de unir los puertos de Santander y Valencia. Se había concebido primero, en 1908, como una línea estratégica de ancho de metro, pero el proyecto fue posteriormente modificado para ser construido en ancho

normal español de 1,67 metros. Añadiremos que recientemente se ha considerado la posibilidad de terminar el último tramo (Ciudad Dosante a Santander), lo que permitirá una mayor rentabilidad de la línea, ya que en la actualidad, al tener cerrada una de sus salidas, el tráfico es mínimo.

Como caso curioso, también de la provincia de Santander, puede citarse el del ferrocarril de Santander a Solares, que sólo funcionó tres años con ancho normal español. En 1896 lo adquirió la compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao, que estrechó la vía al ancho de un metro para unificar el tendido entre ambas ciudades. Fue el único caso que se dio en España de estrechamiento de vía de 1,67 metros.

En el centro de la Península también quedaron al margen de concentraciones con otras compañías las pequeñas líneas de Villaluenga a Villaseca, dedicada exclusivamente al servicio de mercancías y abierta al tráfico en 1926; la de Villacañas a Quintanar de la Orden (26 kilómetros), puesta en explotación con vía métrica en 1908 y transformada a vía normal de 1,67 metros en 1929, y la de Cinco Casas a Tomelloso (20 kilómetros), inaugurada en 1914.

Por último, también quedó independiente el ferrocarril de Soria a Navarra. El proyecto primitivo de esta línea —llamada en un principio del Gran Central Español— era bastante ambicioso y en cierto modo venía a resucitar el trazado del antiguo ferrocarril de Los Alduides, que a mediados del siglo pasado se estudió para rea-

lizar un enlace con Francia, distinto al de Irún. Aquel intento había suscitado grandes polémicas entre los partidarios de esta solución y los que defendían el enlace por Irún. Se impuso al fin este último y el proyecto de Los Alduides quedó abandonado. La compañía del Gran Central, escasa de medios financieros, sólo pudo inaugurar en 1892 el pequeño tramo de Torralba a Soria. No obstante, se continuó por cuenta del Estado la prolongación de la línea hasta Castejón, tramo de 98 kilómetros, que se inauguró el 30 de septiembre de 1941.

Creación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE)

A la terminación de la guerra civil (1936-1939), la situación de las compañías ferroviarias era insostenible. Su carencia de fondos les impedía afrontar las grandes reparaciones del equipo y las instalaciones gravemente dañadas con motivo de la contienda. Ante esta situación, el Estado intervino la administración de dichas compañías a través de unos consejos directivos como paso previo a la nacionalización. La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) quedó constituida el 24 de febrero de 1941, como un patrimonio propiedad del Estado, pero dotado de personalidad jurídica propia. A ella revertieron, tras aprobarse las correspondientes indemnizaciones, las compañías privadas de ancho de vía de 1,67 metros.

Dichas compañías fueron las siguientes:

	Km.
Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España	3.737
Compañía de Silla a Cullera	26
Compañía de Valencia a Aragón ...	30
Compañía del Ferrocarril Central de Aragón	420
Compañía Santander-Mediterráneo ..	367
Compañía de Veriña a Aboño	2
Compañía de Bilbao-Portugalete y Santurce	17
Compañía del Ferrocarril del Triano ..	14
Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante	3.670
Compañía del Torralba-Soria	94
Compañía del Ferrocarril de Lorca a Baza y Aguilas	168
Compañía del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca	56
Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva	180
Compañía del Ferrocarril de Argamasilla a Tomelloso	20
Compañía del Ferrocarril de Villacañas a Quintanar de la Orden	25
Compañía de los Ferrocarriles Andaluces	1.640
Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España	1.587
Compañía del Ferrocarril de Villaluenga A Villaseca	13
Compañía del Ferrocarril de Sevilla a Alcalá de Carmona	43
Compañía del Ferrocarril de Baza a Guadix	53

Conviene puntualizar que en 1933 el Norte había asumido la explotación de las líneas construidas por el Estado entre Ripoll-Puigcerdá (49 kilómetros), Zuera-Turuñana (40 kilómetros) y Jaca-Canfranc (32 kilómetros). Asimismo se incorporaron a la RENFE las líneas de ancho de 1,67 ya explotadas por el Estado o que iban siendo puestas en servicio. Estas fueron las de Lérida-Balaguer (28 kilómetros), Soria a Castejón (98 kilómetros), La Puebla de Híjar a Alcañiz (32 kilómetros), prolongada posteriormente hasta Tortosa; Murcia a Caravaca (79 kilómetros) y Huelva a Ayamonte (50 kilómetros).

En años sucesivos, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles vio incrementadas sus líneas con los nuevos ferrocarriles de ancho de 1,67 metros que concluyó el Estado, disminuyendo al mismo tiempo en los kilómetros de las líneas que han ido cerrándose a la explotación.

Según los datos de la última Memoria de RENFE, correspondiente al ejercicio de 1980, la longitud de la Red de vía ancha el 31 de diciembre de dicho año era de 13.523 kilómetros. ■ F. F. S.



En 1941 se constituye RENFE, absorbiendo todas las compañías de ancho normal, para afrontar eficazmente la modernización de la red española.

NOTA.—Las imágenes de este trabajo pertenecen a una serie de grabados en madera de fines de siglo pasado, que fueron fotografiados e iluminados a la cera por J. E. Casariego. Todos ellos recogen aspectos de los ferrocarriles madrileños en su inauguración o en los primeros trayectos tal y como fueron vistos por artistas como Callon Smeeton o Bernardo Rico y Ortega. La colección se conserva en el Museo Municipal de Madrid, a cuya dirección se debe el amable permiso de reproducción. ■