

PANORAMA DE LOS FERROCARRILES DE HACE UN SIGLO

Por FRANCISCO WAIS

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

El año 1868 señala para España una de las fechas más destacadas de su historial en el XIX. Lo es también, en cierto modo, para las obras públicas, en general, y para los ferrocarriles en particular, circunstancia que animó al autor de este artículo a dedicar en él un recuerdo a los acontecimientos de dicho año. No falta alguna alusión, en la última parte, a nuestra Revista, que contaba ya con quince años de vida al llegar el 68 del siglo pasado.

En 1868 los trenes llevaban veinte años circulando por España, desde que el Mataró fue inaugurado, y muchas de las grandes líneas se habían abierto al servicio poco antes de aquel año. Los de 1863 al 1867 fueron, en efecto, pródigos en terminaciones de ferrocarriles de largo recorrido, y sus respectivos centenarios recordados por nosotros en su momento oportuno. Al presente no se nos ofrece igual ocasión con algunos otros, pero sí la de mirar a cómo la red, que ya contaba con cerca de seis mil kilómetros, se iba extendiendo, y cómo la gran empresa se desarrollaba en medio de su lucha por vivir y crecer, que es precedente de la que todos los días vemos hoy con noticias de inversiones, emisiones, absorción de sociedades..., que ya no son las exclusivamente ferroviarias, sino de tantos y tan diversos órdenes.

Las circunstancias, lejos de ser entonces propicias para tal desarrollo del ferrocarril y de su empresa, resultaban en verdad adversas, por las conmociones políticas y sociales, que precisamente el 68 culminan con la revolución de septiembre, que separó del trono a la reina Isabel II. El 18 de ese mes, el brigadier D. Juan B. Topete da el grito de insurrección y se subleva la escuadra en Cádiz, el 28 triunfa el General Serrano en la batalla de Alcolea, y la reina, caída, tiene que ganar Irún y pasar la frontera. En nuestro país se constituye un gobierno provisional que preside el General Prim, con Ruiz Zorrilla en el Ministerio de Fomento, y dentro de éste, para desempeñar la Dirección General de Obras Públicas, se nombra a don José Echegaray Eizaguirre.

Vemos así ligado oficialmente con los ferrocarriles, por primera vez, a Echegaray, y unas y otras razones justifican, a nuestro modo de ser, que la Revista y los Ingenieros de Caminos nos ocupemos de ellas.

Estructura de la red.

La estructura de la red estaba ya fundamentalmente definida, con sus líneas radiales, de Madrid hacia las fronteras y principales puertos, con la gran transversal de la zona norte (Barcelona-Lérida-Zaragoza y los puertos del Cantábrico), y, por levante, siguiendo el litoral del Mediterráneo, con la que desde Valencia se extendía hacia Gerona. No pasaba de esta capital catalana, hasta Portbou, porque el tendido por esta parte iba lento, realizándose mediante sólo al esfuerzo de empresa catalana, derivada aquélla, que por sus propios medios había dado existencia al Mataró, y luego lo fue prolongando en etapas sucesivas a Arenys de Mar, a Torredra, Santa Coloma y Gerona.

No fue lento, en cambio, el proceso de extensión de otras líneas, sino en algún caso sorprendentemente rápido, como en la de Madrid a Irún, que en menos de ocho años fue construida por el total de sus 640 Km., teniendo que salvar la sierra del Guadarrama, los montes de la Brújula, en Burgos, y las estribaciones pirenaicas, al llegar a Guipúzcoa.

Otra línea de frontera, la que por Badajoz va a Portugal, contaba, para su totalidad, con poco más de un año de vida al llegar al de 1868. La inauguración de su última parte, de Ciudad Real a Badajoz, había tenido lugar en diciembre del



66, con la presencia de Isabel II y de nutrida y brillante representación de uno y otro país.

Contando éstas y las demás líneas, el total de las representadas en el planito que se incluye se aproximaba a los seis mil kilómetros y servía a gran parte de España. Su explotación incipiente, en su aspecto económico, dejaba bastante que desear por el esfuerzo realizado para la construcción por las respectivas empresas y por la situación del país, que incluso en algún momento impidió a las Compañías exigir a su personal la responsabilidad debida. Se acababan de dictar los primeros reglamentos para la explotación: los de circulación, señales, etc., y los lentos trenes del material primitivo acababan de tener establecidas sus combinaciones de empalme en las estaciones de enlace, para las cuales, en el mismo año, se establecían normas y precios de las comidas. Como detalle curioso recordaremos que de junio del 68 es una Circular de la Compañía de M.Z.A., que fija los precios de "Almuerzos y Comidas a la mesa redonda", y dice que los compuestos de "sopa, dos platos de carne, otro de legumbres, un postre, media botella de vino y pan, por cuatro reales". Si en lugar de dos platos de carne se tomase sólo uno, el precio sería de dos reales. Claro que estos precios envidiables se correspondían con lo que luego veremos para material de vía.

Los tráficos de unas a otras zonas y capitales empezaban a ser disputados por las empresas de sus respectivas líneas. La mercancía del puerto de Bilbao hacia el interior, por ejemplo, que tenía su ruta natural hacia Madrid por el empalme, en Miranda, con la línea del Norte, era apetecida en su transporte por la Compañía de M.Z.A., mediante desviación por Miranda y Zaragoza, hasta un límite más o menos lejano de Madrid. La guerra de tarifas empezaba, se amortiguaba con las fusiones y absorciones que pronto empezaron, y había de seguir, más o menos extensa y encarnizada, hasta fechas próximas al rescate.

Entre tanto, y por el año 68, subsistían aún, independientemente, diversas Compañías, de las que eran principales las siguientes:

La Compañía de M.Z.A.

La Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, había nacido a fines de 1856, poniendo en una sola mano la línea de Alicante, de la que don José de Salamanca había sido alma y vida, y la de Madrid a Zaragoza, obtenida aquel mismo año de concesión a un grupo de franceses pilotado por el propio don José de Salamanca. La longitud de ambas líneas, sumada en 1868, no era mucha, pues apenas llegaba a los 800 Km., pero grande el poderío de la Empresa y sus ambiciones. Tras ella estaban los Rotschild, los famosos banqueros, y la Sociedad Mercantil e Industrial, por diversos franceses y españoles fundada.

Consecuencia de esta base financiera fue que, apenas constituida la Compañía, se aprestase a procurar adquisiciones y nuevas concesiones de líneas. Fue la primera la del pequeño ramal de Castillejo a Toledo, que Salamanca le vendió, funcionando, en 1858. Después, la de Alcázar a Ciudad Real, obtenida en 1859 y terminada por la propia Compañía el 61; la de Albacete a Cartagena, inaugurada en 1865, y la de Manzanares a Córdoba, por último, que compró en 1866. Total, que al llegar el año 68 contaba con una red de 1 350 Km. y esperanzas de continuar la expansión de sus negocios.

Hasta entonces no habían sido de resultados económicos muy brillantes, por

no decir malos, pues a la pobreza de la explotación inicial se unía la necesidad de fuertes capitales de inversión para construir las citadas nuevas líneas de que había ido resultando concesionaria. Y aún más, sumas importantes también para mejorar y renovar obras e instalaciones pobres y primitivas, como los puentes de madera de la línea de Aranjuez, los carriles del comienzo, y la ampliación de estaciones incompletas en el momento de la terminación de sus respectivas líneas. El edificio de la estación de Atocha, en Madrid, era el antiguo *embarcadero* del Aranjuez, ampliado, y estaba aún en obras por el año 68. Para reforzar la vía se compraban a Francia raíles de hierro a 195 francos la tonelada, cuando el franco equivalía a poco más de una peseta (3,8 reales de entonces). Las traviesas de madera a 12 reales. De Francia procedían, y de Inglaterra las locomotoras de vapor que se compraban, y procedían de Greusot, de la Sharp, Stewart C.^o y otras casas.

Para todo ello la Banca de los Rotschild abría créditos, que se cubrían luego con la emisión de obligaciones. Todo era poco para salir de la penuria de aquellos tiempos. El año 68 sufre la Compañía una crisis financiera que le impide efectuar la amortización de esas obligaciones, pero paga el cupón, aunque con mucho esfuerzo. Menos mal que al finalizar el mismo año acude Figuerola, que era el Ministro de Hacienda, con auxilios financieros a las Compañías, la de M.Z.A., desde luego, entre ellas.

El servicio se resentía de toda esta situación, y de la externa que la anomalía del país traía. Durante los meses de noviembre y diciembre se producen irregularidades en la marcha de los trenes, que determinan amenazas del Gobierno, cuando en realidad no eran sólo por causas de la misma empresa explotadora. Trata ésta de modificar entonces su organización administrativa, al frente de la cual están franceses desde el momento de la construcción de las líneas, y se va dominando la situación. Falta hacía para seguir acometiendo, no sólo el encauzamiento de la explotación, sino también el desarrollo de la red con nuevas ampliaciones, que en el futuro habían de ser, no ya de construcción de líneas por la misma Compañía ejecutadas, sino por absorción de otras ya en funciones, como la del Córdoba a Sevilla. Pero esto fue el 1875, ya fuera del período que ahora estamos considerando.

La Compañía del Norte.

La "Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España", que así era su título oficial, tenía sólo en explotación, el año 1868, su línea de Madrid a Irún (638 kilómetros), el ramal de Venta de Baños a Alar (91 Km.), camino de Santander, y la pequeña línea de contorno de Madrid, que une la estación de Príncipe Pío con la de Atocha. En suma, 734 Km.

Todo eso era lo que había constituido la concesión que sirvió de base a los Pereire, banqueros israelitas, como los Rotschild, para crear la Compañía del Norte. Corrían los trenes por la totalidad de esta incipiente red desde 1864, y el 68 existían para la empresa y sus finanzas problemas análogos a los que hemos visto para la de M.Z.A. Lo grave era, en ambos casos, que el costo de la construcción había rebasado con creces a los proyectos y subvenciones con arreglo a ellos acordadas por el Gobierno. La línea de Madrid a Irún había sido evaluada en 613 millones de reales, y costó 1 373. Si a ello se añade la pobreza del tráfico en los primeros tiempos y las irregularidades del servicio, se comprende las dificultades financieras,

más graves para la Compañía del Norte que para la de M.Z.A., pues si para ésta se tenía que declarar el año 1868 la suspensión de la amortización de las obligaciones para aquélla se explicaba que en el 67 no sólo se había suspendido la amortización, sino inclusive el pago del cupón.

Esta situación de apuro retrasaba construcciones necesarias, como la del edificio de la estación de Madrid, que no era el de hoy, ni mucho menos, sino uno pequeño y provisional, que se debía sustituir por el que hace cien años se proyectaba, y volvió a proyectar, dentro de un plan dilatorio que no dio fruto de edificación hasta pasado el 1880.

Los trenes eran, naturalmente, en 1868, los de locomotoras de alta chimenea con capitel de cobre, y pequeños coches de dos ejes, con su alumbrado de aceite. Con ese modesto material se formaban trenes mixtos, y el correo, de débiles velocidades, que precisamente en el año 68 y siguiente se trataba de aumentar llegando, en determinados momentos, a máximas de 60 Km./h.

Uno de estos trenes había de servir, el 30 de septiembre, para llevar de San Sebastián a la frontera francesa a la reina destronada Isabel II, que hasta la capital donostiarra había llegado desde Lekeitio, donde veraneaba, ocupando su silla de posta negra, seguida de otras del séquito, por tortuosos caminos carreteros. En San Sebastián tomaba el tren, bien distinto del lujoso que cuatro años antes circulara desde Madrid conduciendo a su esposo para inaugurar, el 15 de agosto, la línea de Madrid a Irún, acabada de terminar. En ese caso inaugural, guirnaldas y festos, vítores y aclamaciones; en el de ahora, silencio y lágrimas, camino del destierro.

Otros ferrocarriles.

No eran sólo los citados, de las Compañías de M.Z.A. y del Norte, los que en 1868 se encontraban tendidos sobre nuestro suelo, sino otros de importancia, como los siguientes:

El de Córdoba a Sevilla, que, siguiendo el Guadalquivir, fue terminado en junio de 1859, y lo explotaba la Compañía propia. Por el año 1868 mantenía estrecho contacto con la de M.Z.A., que le facilitaba en arriendo locomotoras y material, y a cuyas manos había de llegar a dar el 75.

El Córdoba a Málaga, de origen remoto en las tentativas para llegar a él, y de realización difícil en su parte alta, al tener que dominar los Gaitanes, zigzagueando entre túneles y puentes. En 1868 llevaba ya tres años terminado y en explotación por la respectiva e independiente Compañía, que no sólo tenía que atender a ese menester, sino al de la construcción del ramal de Bobadilla a Granada, que en 1868 seguía dándole que hacer.

El ferrocarril de Sevilla a Cádiz, el de más antiguos antecedentes y uno de los más sencillos en su trazado, por desarrollarse por terrenos sin accidentes que impusiesen grandes obras. Seguía la dirección de la carretera, por la que en otros tiempos Diego Corrientes, que era de Utrera, había sembrado el pánico. El de 1868 era para la Compañía propietaria y explotadora el derivado de su situación financiera, consecuencia de operaciones desgraciadas que la llevaron a la suspensión de pagos, y, al fin, a su integración en la del Córdoba a Málaga.

Por el Norte de España, en 1868, se había terminado el trozo de *Alar a Santander*, que completaba el enlace de la capital montañesa a la línea de Madrid a Irún, y permitía, en consecuencia, la unión ferroviaria de Santander con Madrid. La Compañía, que ese año se llamaba aún de Isabel II, ya mantenía entonces tratos con la del Norte, que acabó por absorberla algo más tarde.

La capital vizcaína contaba en 1868 con su ferrocarril de *Tudela a Bilbao*, terminado en agosto del 63 por una empresa independiente y esclava también de su incapacidad financiera, apuntalada hace cien años por el Banco de Bilbao, que ya entonces tenía existencia. La subida de la rampa de Orduña hacía trabajar a aquellas locomotoras con calderas de 8 Kg. de presión por cm.², como todas las de su época, y de dos y tres ejes acoplados. Pasó la empresa a ser de la Compañía del Norte en 1878.

Por el levante español, al borde del Mediterráneo, se acababa de dar fin; el año 68, a la línea de Valencia a Tarragona, gracias al impulso de D. José Campo, luego Marqués de Campo, que brilló entre los financieros españoles que a mediados del XIX influyeron en el vigoroso desarrollo industrial del país. Fue la última parte en terminar de esta nueva vía de entonces, la del puente de Amposta, a fines del 67, y al año siguiente los trenes circulaban en todo el recorrido, a favor de lo cual se tuvo incluso la idea, un tanto ambiciosa, de establecer servicio continuo de Barcelona a Madrid, pasando por Tarragona y Valencia. No se llegó a tanto, pero esta línea del litoral siguió progresando desde que el 68 fue el primer año de su explotación completa.

En cuanto al noroeste de la península se construían las líneas de *Asturias, Galicia y León*, título que se dio a la Compañía, que llegó a terminarlas en un proceso de cerca de treinta años. En 1868 se llamaba *Compañía del Noroeste*, y tenía construida la parte fácil, de Palencia a León y de León a Brañuelas, además de trozos aislados por los extremos costeros de La Coruña y Gijón, respectivamente. Pero faltaba lo duro, esto es, lo correspondiente a los puertos ingentes de Pajares, en Asturias, y del Manzanal, en Galicia. El de Pajares fue objeto de dudas y reiterados estudios en su trazado, y sobre el particular se hizo célebre el francés Mr. Donon, por sus ideas de acortar distancias imponiendo a la línea condiciones duras que los del país rechazaban; posterior todo ello a 1868. En este año lo que preocupaba era la situación económica para reforzar, lo cual se emprendió gestiones de fusión con el ferrocarril de Medina a Zamora y Orense a Vigo, que no prosperan. En este mismo año, lo que se terminó, de la línea de Galicia, fue el trozo de Astorga a Brañuelas, y como el descenso a Ponferrada era ya en pleno puerto del Manzanal se miraba con respeto y su construcción tardaría; la misma Compañía del ferrocarril estableció una pequeña carretera de enlace con la general, y así, durante bastantes años, el viaje de Madrid a La Coruña se hizo en tren hasta Brañuelas y con diligencia, después, camino de la capital gallega. Mucho que hacer quedaba pasado el 68, tanto en lo correspondiente a Galicia como a Asturias.

Otro ferrocarril existente en 1868 era el de Alcázar de San Juan a Ciudad Real, terminado dos años antes, y que suscitaba ya la codicia de la Compañía de Madrid, Zaragoza, Alicante.

Además, otras pequeñas líneas, como las catalanas, tal la de la costa norte, que avanzaba en su ampliación hacia la frontera de Portbou, y poco más de existencia en otras regiones. En total, unos 6 000 Km. para toda España, realizados en su mayoría a partir de los años 1856 y 57, que son aquéllos en que las grandes Compañías empiezan a construir; esto es, que cerca de esta suma de ferrocarriles se

llevó a cabo en unos diez años, lo que representa un esfuerzo muy estimable en tiempos tan conmocionados.

Quedaba aún mucho que hacer en la materia, y precisamente a tratar de ello acude el 68 el decreto, luego ley, a que vamos a referirnos.

El Decreto-Ley de noviembre de 1868.

De admirable monumento literario y deplorable lección de mal gobierno" califica Cambó a esta disposición ministerial, cuando en 1921, escribe el epílogo de la obra que titula "*Elementos para el estudio del problema ferroviario de España*". Don Francisco de Asís Cambó, que ha sido uno de los políticos más estudiosos y preparados de los últimos tiempos de la Monarquía, estuvo al frente del Ministerio de Fomento en el año 1918, y fue entonces cuando ordenó la preparación de esa obra informativa que, por su volumen y los frecuentes cambios de Gobierno de aquellos tiempos, no pudo quedar terminada mientras él desempeñó la cartera. Su sucesor, reconociendo la importancia del trabajo emprendido, mantuvo la comisión encargada de realizarlo, y lo pudo así cerrar Cambó con opiniones personales suyas que, esencialmente, señalaban una doctrina que apuntaba al rescate de los ferrocarriles por el Estado (1).

La diversidad de esos dos calificativos que se aplican a la Ley, de encomio, por un lado, y de censura, por otro, se explican por la brillante exposición con la que se la presenta, por el ropaje primoroso y elocuente que la envuelve, en contraste con unas prescripciones de liberalidad tan excesiva que resultaron inadecuadas e impracticables para dar fruto.

Las razones de tal antagonismo saltan a la vista, considerando que esa Ley es fruto, casi inmediato, de la revolución de septiembre de 1868, que costó el trono a Isabel II; y que, por otra parte, lleva un largo preámbulo que revela la intervención en él de la pluma de D. José Echegaray Eizaguirre.

El Ministro de Fomento que suscribía era Ruiz Zorrilla, en el Gobierno provisional que, presidido por Prim, se formó a raíz de esos sucesos de septiembre del 68; el Director General de Obras Públicas, Echegaray. Aquél, con su natural encendido y violento; éste, con su admirable manera de decir, y ambos envueltos por el espíritu de la revolución triunfante.

Echegaray tenía treinta y cinco años, y acababa de dejar con pena la Escuela de Ingenieros de Caminos, donde era profesor, y colaboraba en la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS. Lo que en el año 68 aparecía en ésta con más frecuencia eran artículos que trataban de los ferrocarriles económicos, de los que en el extranjero se hablaba con encomio, pues podrían reducir gastos, y nuestros compañeros de entonces los comentaban con elogio, desde este punto de vista. Se publicaban también destacadamente, a lo largo del mismo año, las lecciones de Termodinámica, explicadas en la Escuela por Echegaray, en su dedicación científica, que hacía compatible con la literaria. Por que floreció ésta tempranamente en Echegaray, según él mismo confiesa al recordar una visión que en el subconsciente tuvo de niño, al aparecérselo en sueños un escenario que nunca había visto; y más tarde sus andanzas, aun en la escuela, con su compañero Brockmann, que le seguía con el número dos en la promoción y al que, como a él, deslumbraba el drama. Le había de-

(1) Propugnaba el rescate, más no la explotación directa y exclusiva por el Estado.

dicado Echegaray atención también después, terminada la carrera, y "La Cortesana" y otras obras guardaba, salidas de su pluma. Llegaba, además, a la Dirección General de Obras Públicas, con práctica de la oratoria en el Ateneo y otros lugares donde se discutía sobre política y acerca del librecambismo, que él defendía siguiendo a su compañero Gabriel Rodríguez, anterior en el Cuerpo y sobre libre cambio con sus mismas ideas.

Lo primero que Ruiz Zorrilla encarga a Echegaray es un decreto sobre reforma de las Escuelas Especiales de su Departamento, y ha seguido el proyecto de Ley de Bases de las Obras Públicas, que era de momento la obra cumbre. Echegaray la estudia, consulta con sus compañeros Pedro Pérez de la Sala, con Gabriel Rodríguez, y trabaja de firme, hasta terminarla en plazo muy breve. Su fundamento es el de las concesiones a perpetuidad y sin subvenciones del Estado, y toda vez que los ferrocarriles eran a la sazón lo que estaba más de actualidad, como una Ley casi de ferrocarriles se interpreta. Lo más extenso es el preámbulo, lleno de bellas expresiones y de ideas liberales. Las obras públicas, dice, "no constituyen una excepción a las leyes económicas del trabajo humano, progresan con la libertad, se paralizan con los sistemas restrictivos, y en la industria privada y en la asociación libre estriban su porvenir y su engrandecimiento". Don Manuel Ruiz Zorrilla se entusiasma con el proyecto, cuando Echegaray se lo lee. Lo hace aparecer pronto en la Gaceta, y el éxito es grande, tanto que, según opiniones generalizadas, Echegaray resultaba desde ese momento ministrable.

No tardó, en efecto, en desempeñar personalmente el propio Ministerio de Fomento al producirse una crisis parcial que dejaba libre a Echegaray el puesto hasta entonces ocupado por Ruiz Zorrilla. La cuestión de los ferrocarriles vuelve a solicitar su atención, y con su firma sale la Ley de Julio de 1870. Pero entonces lo que pudiéramos llamar la instrumentación ya no es suya. Ni el preámbulo ni la parte dispositiva lo denuncian; está lejos de ser un monumento literario como llamó Cambó a la del 68. Es, por otra parte, una ley diferente, de otro orden y más práctica, pues comprende un pequeño plan de líneas, de concesión temporal, de las cuales varias habrían de alcanzar realización. Con arreglo a los principios de la del 68 poco se hizo, y concesiones a su amparo obetnidas tuvieron que acogerse a otros planes para llegar a ser realidad. Claro está que los momentos de los años 68 y siguientes del siglo pasado, bajo revueltas y cambios de régimen, con cualquiera ley eran poco propicios para el desarrollo de los ferrocarriles y de las obras públicas, en general.

Dejémoslos, pues aquí, en tanto Echegaray sigue dando vuelo a su personalidad, durante una vida extraordinaria en la que conviven, en estrecha alianza, casi paradójicamente, la disciplina rigurosa de la Ciencia y la Matemática, con la fantasía de la literatura y el teatro.