

4 HISTORIA DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA

Cuando a comienzos del siglo XIX empiezan a aparecer los primeros ferrocarriles en Europa, España disponía de un sistema muy rudimentario de transporte de apenas 4.000 Km de carreteras. Fue 4 años después de que se inaugurara el primer ferrocarril del mundo en 1825, entre Stockton y Darlington en Gran Bretaña, que se presentó la primera solicitud de construcción de una línea ferroviaria en España con el objetivo de enlazar Jerez de la Frontera con el muelle del Portal para transportar vino, pero al igual que otros muchos proyectos iniciales, no llegaría a construirse.

Este novedoso transporte, pieza clave de la revolución industrial, encontró en España en sus primeros años de existencia serias dificultades. El desconocimiento técnico, la difícil orografía peninsular, la falta de capital, y el atraso económico en general, fueron las primeras causas de este retraso.

El primer ferrocarril español no entró en funcionamiento hasta 1837 y lo haría fuera de la Península, en territorio de ultramar. El 10 de noviembre de ese año se inauguró el ferrocarril que unía La Habana y Güines (Cuba).

En 1844 los ingenieros Subercase y Santa Cruz proponen el ancho de vía español con una anchura innovadora de seis pies castellanos, iguales a 1.668 mm.; diferente ancho del que se utilizaba en el resto del mundo que era de 1.435 mm. Ambos ingenieros justificaron este ancho en base a las peculiaridades orográficas de nuestro país, que requerirían máquinas de mayor potencia.

No fue hasta 1848 cuando se inauguró el primer ferrocarril peninsular uniendo Barcelona con Mataró de 28 Km. Y tres años más tarde, la segunda línea entre Madrid y Aranjuez.

En la década de los 50 el ferrocarril fue extendiéndose por el resto del país gracias al esfuerzo de pequeñas compañías independientes. A la luz de la promulgación de las leyes de Banca y Ferrocarriles que daban grandes facilidades y subvenciones para que el capital extranjero comenzara a invertir en España, resultaron el marco en el que se inicia el desarrollo de lo que es la red ferroviaria actual.

En 1856 se creó la Compañía de ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), en 1858 la Compañía de los Ferrocarriles del Norte, en 1877 los Ferrocarriles Andaluces y ya en 1880 se creó el Ferrocarril de **Madrid a Cáceres y Portugal**, inaugurándose en **1881** la línea **Madrid - Lisboa**.

Cabe reseñar que el ritmo de construcción de nuevas líneas en España es muy fuerte creciendo entre los años 1856 y 1866 a una media de 460 Km. por año, mientras que entre los años 1873 y 1896 (período en el que MZA se expande en Andalucía y Extremadura, y se constituye la Compañía Madrid - Cáceres - Portugal) se pasa a una media de 300 Km. anuales, después de pasar el tumultuoso período político donde se suceden la caída de Isabel II, el

gobierno provisional de Serrano, la monarquía de Amadeo de Saboya, la Guerra Carlista, la I República y, de nuevo, la Restauración Borbónica.

A comienzos del siglo XX la red ferroviaria cuenta ya con 15.000 Km, más de 10.000 en ancho ibérico y el resto en vía estrecha. A partir de ese momento, el ritmo de crecimiento se ralentizó (entre 1900 y 1935 el crecimiento frenético anterior se ve reducido a apenas 35 Km por año) y surgieron nuevas dificultades económicas y la crisis de los años 30 y la Guerra Civil provocarían la ruina total de las compañías.

En 1941, como consecuencia de la intervención estatal de las grandes compañías ferroviarias de vía ancha, nace la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE). Bajo su control se pusieron 12.401 kilómetros. Sus objetivos prioritarios fueron la reconstrucción de las infraestructuras ferroviarias dañadas en la contienda y establecer el modelo de gestión de la nueva organización. Pero como consecuencia del auge de otros medios de transporte como el coche o el avión, el tren siguió perdiendo protagonismo y el déficit siguió aumentando.

En la década de los 80, la Administración cambió de actitud y decidió dar un nuevo impulso al ferrocarril. En 1981 se aprobó el Plan de Transportes Ferroviarios, que realiza grandes inversiones en la mejora de los servicios de cercanías o la línea de Alta Velocidad Madrid - Sevilla de 471 Km inaugurada en 1992.

Hoy la modernización del ferrocarril sigue siendo prioritaria. El Plan de Infraestructuras Ferroviarias 2000-2007 tiene prevista una inversión de 4,7 billones de pesetas que dotarán a España de una red de Alta Velocidad. Por primera vez en mucho tiempo, la inversión en ferrocarriles superará a la destinada a carreteras. En la fotografía adjunta se puede observar las actuaciones que en estos momentos el Ministerio de Fomento está llevando a cabo en materia de alta velocidad en España, toda la información ha sido recabada en la página web [3]. *(Foto nº3)*



Foto nº3: Estado actual de las actuaciones que el Ministerio de Fomento está llevando a cabo en nuestro país, y cuyo plazo de finalización se prevé en el año 2.007. **Fuente:** Imagen de página web del Ministerio de Fomento [3]

Esta red tiene previsto tener en la próxima década conectadas por Alta Velocidad todas las capitales de provincias y otras localidades importantes, que de una manera radial desde Madrid se pueden agrupar en 5 grandes corredores: Sur, Levante, Norte-Noreste, Norte-Noroeste y Oeste.

A grandes rasgos daremos unos breves retazos de cada uno a modo de visión global y poder encajar nuestro propósito de estudio del corredor Oeste dentro del contexto peninsular y europeo para con posterioridad centrarnos en la influencia que tendría en Extremadura.

Corredor Sur o de Andalucía:

Los objetivos son a partir de un tronco común desde Madrid hasta Córdoba, enlazar por un lado Málaga (actualmente en construcción la L.A.V. Córdoba-Málaga) y la costa del Sol hasta Algeciras en el entorno de las dos y tres horas respectivamente, y por otro desde Sevilla alcanzar Huelva, Cádiz y Algeciras también en el mismo orden temporal.

Corredor de Levante:

Partiendo de un tronco común en A.V. Madrid - Cuenca - Motilla del Palancar llegar por un lado a Valencia y Castellón y por otro a Albacete y Alicante para continuar hasta Murcia-Cartagena y Almería, uniendo una zona tan densamente poblada y activa como es Levante con Madrid con tiempos de viaje de poco más de una - dos horas. Cabe también reseñar que entre Castellón y Murcia se integra en el Corredor Mediterráneo con extensión a Almería, antes mencionado, y conexión con Tarragona.

Corredor Norte-Noreste:

A partir del eje principal de la L.A.V. Madrid -Barcelona - Frontera francesa, llegar desde Calatayud a Soria y desde Zaragoza a Huesca, Teruel, Logroño y Pamplona en unos tiempos mucho más competitivos que los actuales; sobretodo en la relación Madrid - Barcelona en unas dos horas y media con un tren de alta velocidad a 350 Km/h (línea pionera en el mundo en cuanto a implantar un tren a esta velocidad) y poder competir con el puente aéreo pudiendo realizar viajes de ida y vuelta en el mismo día, aunque realmente serán como en la mayoría de los corredores las relaciones regionales las que supondrán un impacto más importante como es el caso de las tres capitales catalanas respecto de Barcelona en tiempos de viaje de menos de una hora o Teruel y Huesca respecto de Zaragoza.

Corredor Norte-Noroeste:

Conexión a través de la línea Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo-Salamanca por el túnel de Guadarrama de 25 Km, con Galicia, Asturias, Cantabria con un tiempo de viaje desde Madrid de tres-cuatro horas, País Vasco en menos de dos horas y media y Frontera francesa - Dax.

Corredor Oeste:

Este corredor que unirá las dos capitales de estado peninsulares tiene una importancia vital para potenciar económicamente una comunidad como es la extremeña, (enclavada entre dos ciudades como es Madrid y Lisboa que están llamadas a tener fuertes relaciones económicas por contar con un enorme potencial de desarrollo, consumo y turístico) para poder despegar definitivamente en todos los niveles y acercarse a la media española y europea al poder unir las principales localidades extremeñas en plazos de viajes de poco más de dos horas con Madrid o Lisboa.

Este corredor Oeste es el que cuenta con un menor potencial de viajeros a corto plazo respecto de los otros cuatro corredores españoles pese a que se esperan para el 2.010 un volumen de cuatro millones de viajeros en este eje y prácticamente se duplica en los siguientes diez años. Este eje está justificado socialmente con la potenciación económica de Extremadura, y la superación de ese vivir de espaldas de Extremadura y por ende de España y Portugal. Además, la inversión estaría muy bien vista en Bruselas.