

# 150 AÑOS de FERROCARRIL Alicante - Madrid

## LOS INICIOS DEL FERROCARRIL

### ► La llegada del vapor

George Stephenson ha pasado a la historia como el creador y constructor de la primera locomotora que se utilizó en el primer ferrocarril del mundo, la que realizó el trayecto de Stockon a Darlington. G. Stephenson (1781-1848) era obrero en las minas de Newcastle, pero desde 1813 nos lo encontramos trabajando en la “máquina viajera”, máquina que fue perfeccionando durante más de quince años. Por supuesto Stephenson tuvo sus predecesores, como el modelo propulsado por vapor construido por Richard Trevithick en 1804 que transportó a 70 personas durante un trayecto de 16 km, de forma que su máquina no fue una novedad puntual aunque sí lo fue el perfeccionamiento de su diseño y la visión de futuro que tuvo sobre este nuevo medio de transporte sobre raíles. En 1823 George Stephenson con su hijo Robert estableció los primeros talleres destinados a su comercialización.

Además de estas novedades tecnológicas, a principios del siglo XIX fue mayor el impacto que causó las ventajas de un transporte sobre raíles que la propia locomotora. Los raíles eran utilizados desde épocas remotas en el transporte minero. En un libro de minería agrícola de 1556, aparece inconfundiblemente un tendido de carriles de madera en una galería bajo tierra para una vagoneta de cuatro ruedas. Tradición que se mantuvo y que era utilizada en el distrito carbonífero de Newcastle, entre otros muchos. Las carretillas o vagonetas eran remolcadas por tracción animal, lo cual reducía enormemente la fuerza de rodamiento.

En 1801, en Inglaterra, se creó la primera ley referente a la construcción de caminos de hierro “Ley de aplicación al servicio público de la tracción animal para el remolque de tranvías rodando sobre raíles”, con la intención de regular las solicitudes, como el de Surrey, que empezaron a pedirse. En estos primeros años del siglo la construcción de estos caminos de hierro de tracción animal se empleaban como suplemento de los canales; era la forma de acercar materiales y mercancías al sistema de transporte más usual en la época, el canal.

Según nos consta en 1821 tenían autorización de la Cámara inglesa unas doce líneas, pero lo realmente curioso es que a pesar de estar tan perfeccionada la máquina viajera, ninguna de estas líneas contaba con la tracción a vapor sino que seguían planteando el uso de la tracción animal. El ferrocarril de Stockon a Darlington se encontraba entre ellos.

Fue debido a la influencia de G. Stephenson –que se encontraba en dicha Sociedad, en calidad de ingeniero civil- que en 1823, dicha Sociedad reformara su programa para el uso de locomotoras a vapor. El 27 de septiembre de 1825, se inauguraba la línea con la locomotora inventada por el propio Stephenson, entre las dos ciudades del condado de Durham, Stockon y Darlington; su finalidad era el transporte del carbón. El promotor del camino fue Eduardo Pease.

En el año 1826, se plantearon unas doce nuevas líneas del ferrocarril, entre las cuales aparecía la línea de Liverpool a Manchester para el transporte de viajeros. En ella se encontraba G. Stephenson como Ingeniero Jefe. Parece ser que los directores del Liverpool and Manchester Railway, no eran partidarios de la locomotora de

Stephenson, prefiriendo las llamadas máquinas estacionarias y de tracción por andén de cuerdas. Ante dicha discusión sobre dos formas de tracción tan distintas, se planteó la realización de las famosas pruebas de "Rainhill", que se celebraron en octubre de 1829. Se presentaron tres locomotoras: la "Rocket" de Robert Stephenson, la "Sans Pareil" de Timothy Hackworth y la "Novelty" de Braithwaite y Ericsson. La Rocket, ganadora de las pruebas, recorrió la distancia de 50 kilómetros a una velocidad media de 24 km/hora.

A partir de este momento se inicia la era del ferrocarril. Inglaterra fue pionera en la construcción y explotación de ferrocarriles. En 1840 tenía ya un tendido de 2.130 km.

En España las primeras peticiones para la construcción de vías férreas datan del año 1829. El primer intento fue realizado por José Díaz Imbrechts, de padre gaditano y madre inglesa, para la construcción de un ferrocarril de Jerez al muelle del Portal; el interés de esta línea estaba motivado por la reciente declaración de Cádiz como puerto franco, en el cual se preveía un transporte de 20.000 toneladas de mercancías anuales. El segundo intento lo protagonizó Marcelino Calero y Portocarrero, nacido en Zafra, pero residente en Londres. Desde allí proyectó la línea de Jerez al Puerto de Santa María, a Rota y a Sanlúcar de Barrameda, es decir, una ampliación del proyecto de Imbrechts. Esta línea aprobada en 1830, caducó en 1834 sin llegar a realizarse ninguna obra. Sin embargo, Marcelino Calero y Portocarrero volverá a intentarlo, pero esta vez con éxito, en una de las provincias españolas de ultramar: Cuba. Este promotor propuso, en 1830, al general Vives, gobernador de la provincia, la construcción de un ferrocarril desde el valle azucarero de Güines al puerto de la Habana. Ferrocarril que con apoyo de la banca inglesa y americana, se inauguró el 10 de noviembre de 1837, convirtiéndose en el primer ferrocarril construido en España.

Once años después, y tras numerosos proyectos y concesiones promovidos por empresarios españoles y extranjeros, en 1848 se inauguraba la segunda línea ferroviaria española y primera de la península, el ferrocarril de Barcelona-Mataró, seguida de la de Madrid-Aranjuez (1851) y la de Valencia al Grao de Valencia (1852). Alicante como destino de línea se encontraba en estas primeras propuestas desde 1844.

En el nuevo orden socioeconómico que la Revolución Industrial origina, el sistema de transporte a través de los caminos de hierro y de la tracción a vapor va a tener enormes repercusiones, conformando en gran parte el desarrollo del progreso, alterando profundamente el entorno existente.