

## **APUNTES PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL**

Santiago Hernández Fernández

### **CONOCER EL FERROCARRIL**

El ferrocarril, como le ocurre sin duda al barco, ha sido hasta ahora algo más que un sistema de transporte. Sin duda, el ejercicio de muchas actividades humanas puede conducir a estados y situaciones muy alejados de sus primeras motivaciones. Por ejemplo: el cine. De ser un simple modo de distraer un rato a las personas, ha pasado a formar un todo inseparable con el arte, la música, la poesía, la historia... y, en definitiva, con la civilización misma. Creo que también este es, o al menos ha sido hasta este momento, el caso del "tren".

Cuando en junio de 1975 se apaga la última locomotora de vapor de Renfe (la Mikado 141-F-2348), un ser de 175 toneladas de acero con 23 metros de longitud y 2.000 CV de potencia deja para siempre de latir. Con ella muere un período de poco más de un siglo, que ha sido testigo de la verdadera e irreplicable historia ferroviaria. Y, como ocurre con todas las historias, morirá también para la "conciencia social" con las generaciones protagonistas. Es la construcción del "camino de hierro", del "tren de vapor" y de su peculiar entorno "ferroviario".

Quizás por eso quiero dedicarle un modesto lugar en esta monografía. Consciente de que los cambios son una característica de la vida misma y una constante en la historia humana. Reconociendo que algunos de ellos pueden mejorar las condiciones de vida humanas. Y asumiendo que no es posible permanecer en reposo en medio de la fuerte corriente de la vida. Creo que, al menos, debe ocupar un hueco en el conocimiento de los profesionales de este campo; y siento su olvido en éstos, tanto como lamento que para la mayoría de las nuevas generaciones un huevo, una lombriz o una lechuga, no sean más que una palabra que representa un dibujo de un libro o una imagen de la televisión. "Quien no siente no padece", dice el refranero popular, a lo que hay que añadir "y quien no ha experimentado y vivido, ni conoce, ni siente, ni respeta, ni disfruta".

### **TÉCNICA Y ARTE AL SERVICIO DE LA SOCIEDAD**

Todo comenzó allá por el año 1847 cuando se iniciaron los trabajos de construcción del primer ferrocarril español (el Barcelona-Mataró), que sería inaugurado el 28 de octubre de 1848. (Quizás conviene recordar, en tono de anécdota, que el primer ferrocarril de España se construyó al otro lado del océano, en una provincia española de ultramar: Cuba, que entonces formaba parte de nuestra patria. Comenzó a funcionar el 10 de noviembre de 1837 entre La Habana y Güines. Tenía 23,5 leguas. Pero... esto es otra historia.)

En los siguientes 100 años serían construidos 13.314 km de líneas ferroviarias. Para ello fue necesario proyectar 1.005 túneles, que suman 289 km de longitud, y 4.092 puentes, con 88 km. Todo ello en una difícil topografía que obliga a tener el 78% de las líneas en rampa y el 33,5% en curva. Hay que reconocer que es toda una proeza y un alarde de capacidad técnica. Lástima que no se mantuviera la misma capacidad

inversora en infraestructura durante los siguientes 50 años. Sin duda España sería muy distinta.

Ciertamente el "impacto ambiental" producido por la construcción y explotación de esta enorme infraestructura debió de ser enorme, aunque entonces la capacidad de soporte de nuestros ecosistemas era, sin duda, mayor. Tan sólo las necesidades de madera para las traviesas supusieron la tala de decenas de millones de árboles procedentes de las sierras de Cazorla y Segura, de las mesetas de Soria, de los hayedos navarros y de los pinares y robledales de toda España. Además, una gran parte llegaba de Marruecos y las selvas tropicales de la Guinea Española (entonces colonia nuestra).

Pero su "impacto social" fue sin duda de proporciones enormes. Y es este efecto social el que nos interesa resaltar aquí junto al verdadero protagonista de esta y de todas las historias: el factor humano. Las enormes inversiones llevadas a cabo para realizar toda la infraestructura ferroviaria (vía, estaciones, oficinas, talleres, material, etc.), mantenidas de forma más o menos continua en el tiempo, fueron el motor impulsor de una elevada creación de empleo y constituyeron los ejes de desarrollo para todas las actividades industriales y económicas.

Miles de picos, de palas, de carretillas, de bates, de rastrillos, de barras... para miles de braceros que habrían de perforar las montañas, construir muros, remover tierras, edificar estaciones... para crear el "camino de hierro". No existían entonces las modernas máquinas capaces de remover montañas en minutos ni la gran cantidad de procedimientos técnicos y medios auxiliares que hoy conocemos.

Miles de obreros han empleado sus mejores años para permitirnos hoy disfrutar de estas infraestructuras. Sangre, sudor y lágrimas han sido seguramente los ingredientes que han movido las ruedas de esta historia. El resultado ha producido, además, importantes obras de ingeniería, fruto del saber y del buen hacer de numerosos ingenieros. La altísima calidad de infinidad de anónimos artesanos, verdaderos artistas de la piedra, la madera y el metal, ha quedado plasmada en miles de muros, pontones, aguadas, aparatos, fachadas..., así como en la particular y especial herramienta, utillaje y decoración ferroviarios.

En sus talleres se han formado especialistas de indudable calidad, como puede confirmarse visitando las numerosas dependencias existentes en toda la geografía. Techos, escaleras, relojes, muebles, forjados, lámparas, marquesinas, columnas...

Seguramente cuando Robert Stephenson construyó la primera locomotora "Rocket" en 1829, no fue plenamente consciente de que daba el primer paso de una importante y trascendental etapa. A partir de entonces las ciudades supeditarán su desarrollo al del ferrocarril. La ciencia, la industria, la economía, la producción, e incluso la imaginación y los sueños de los humanos, tendrán que contar con el ferrocarril.

El "tren" crece con gran satisfacción para la sociedad, y siempre se le relaciona con el progreso. Aún hoy hablamos de "tren de vida" para indicar alto nivel económico. Cuando el 3 de julio de 1938 la locomotora A4 Mallard, inglesa, alcanza los 202,8 km/h arrastrando un tren de 240 t, se celebra como un logro del saber humano. La construcción de los grandes puentes es festejada con importantes actos populares que afaman a sus proyectistas y a sus constructores. Lo mismo ocurre con la terminación

de las nuevas líneas de ferrocarril, que congrega a multitudes de ciudadanos, con el regocijo de las fuerzas sociales.

## **EL FERROVIARIO**

La incipiente industrialización va encomendando sus tráficos al ferrocarril, creciendo ambos en una verdadera simbiosis. Los focos que generan materias primas transportables atraen las nuevas líneas que van apareciendo. Así, el ferrocarril va llegando a las cuencas mineras, los puertos, los grandes núcleos, las grandes factorías, etc. Del mismo modo, las nuevas industrias van siendo atraídas por el tren, que constituía casi el único medio de transporte.

En las estaciones de enlace, en las grandes terminales y en los talleres de material se van concentrando familias enteras de ferroviarios, que forman pueblos enteros. El ferrocarril es un factor importante en el desarrollo social, y su función se transforma en crucial e insustituible.

La estación es el centro de la ciudad; a ella llegan las noticias, las personas y las mercancías. El mantenimiento de tal flujo transforma en importantes todos los acontecimientos que suponen su interrupción. Quizás no sea muy importante que el tren llegue a su hora prevista, pero es importantísimo que llegue.

Así, las brigadas de obras se esfuerzan en mantener la vía y el maquinista en que su locomotora no se detenga. Si surge el incidente y la vía queda interrumpida, el conjunto sufre una reacción que pone en marcha todos los recursos para que el tren, de la forma más rápida, vuelva a circular. La gran "familia" ferroviaria se siente entonces diferente. Quizás existe un impulso primario en el hombre, como animal sociable que es, que le hace volcarse de forma natural y altruista en pro de un beneficio social. Ello mismo le hace sentirse más necesario que el resto de ciudadanos para el pueblo, para la ciudad o para toda la sociedad en general. Con más o menos matices, pero es una realidad; y se transforma en un factor de identificación del grupo.

Ser ferroviario es algo: se tiene una función diferente y exclusiva del grupo, existe un motivo para que todo el conjunto trabaje en colaboración y se realiza una importante función social con unos resultados inmediatos. La cohesión estaba garantizada y la realidad admitida. Como prueba recordemos la existencia de la expresión "por necesidades del servicio", que justificaba por sí sola la máxima dedicación y disponibilidad de todos los agentes para resolver cualquier "problema del servicio". La expresión era lo suficientemente general como para que incluyera cualquier eventualidad de la que pudiera derivarse algún trastorno para la circulación de los trenes o para sus viajeros y mercancías. Al mismo tiempo, su aplicación era "orgullosamente" aceptada por todo el colectivo ferroviario, sin excepciones.

Existen infinidad de anécdotas ferroviarias que demuestran el elevado amor a la profesión y el alto nivel de responsabilidad que tenían estos pioneros ferroviarios. El riesgo y el heroísmo hacían acto de presencia en las situaciones derivadas de accidentes, producidos por desprendimientos, tormentas, incendios, descarrilamientos, etc. Sin duda, fueron tiempos difíciles y ciertamente penosos y duros para el ferroviario. Pero parece cierto que eran el producto de otra sociedad en la que el

beneficio y el placer contaban con otros factores de satisfacción además del económico.

Qué bellas obras, prodigio de la mecánica y el ingenio, esos enormes monstruos de acero con el "corazón" ardiente y las "piernas" firmes. Nombres de máquinas de vapor como Mikado (141), Montaña (241), Pacífico (231), Consolidación (140), Renfe (240), etc. están ligados para siempre a la historia del ferrocarril. Y ¿qué decir de la hermosa Confederación?, única locomotora de vapor que fue pintada de verde en Renfe.

Cada uno de estos nombres llena de sueños la mente de los viejos maquinistas, al tiempo que inunda de emoción sus cansados ojos. Por su imaginación nostálgica desfilan recuerdos de mil viajes. Frío en la espalda con la cara ardiendo frente al hogar de la caldera, en largos inviernos. Insoportable calor en verano, con hierros ardiendo por todos los lados. Paladas y más paladas de carbón y briquetas sobre la parrilla, para saciar el voraz apetito del hogar. Aire lleno de pavesas y carbonilla, entre bocanadas de vapor y humo. Sin que la atención a los niveles, manómetros, válvulas, reguladores, fumívoros... y, ¿cómo no?, las señales de la vía y del tren, pudiera ser desatendida. La parada frente a la aguada, cercana al río, refrescaba el ambiente mientras calmaba la fiebre del monstruo de vapor. Con todo, la máquina era tratada con cariño y mimo. No podía fallar en plena rampa. Su entrada en el depósito sería siempre orgullosa, reluciente y con su maquinista, aunque cansado, molido, sudoroso y ahumado, contento de haber superado las dificultades en representación del ferrocarril. ¡Qué tiempos! Cada mujer reconocía el silbato de la locomotora de su esposo, que prevenía a distancia de su llegada a casa.

Y junto a estos maquinistas, miles de hombres en las casillas de las agujas de las estaciones, en las maniobras, en las garitas de freno de los vagones, en los pasos a nivel, en los talleres, en la vía, en las estaciones... todo un ejército ordenado y disciplinado.

## **EL FERROCARRIL: SUEÑO DE JUVENTUD**

El mundo del ferrocarril era visto desde fuera con admiración y sorpresa. Siempre recordaré, de mi niñez en Cáceres, que el silbido de las locomotoras de vapor era, para todos los cacereños, una referencia de lluvia. Pues solo se oía cuando el viento venía del sur, es decir de la estación.

¿Quién no ha querido un tren de juguete en la niñez? ¿Quién no ha soñado con viajar en tren a lugares lejanos? El tren es también la puerta de lo desconocido, el comienzo de una aventura, el protagonista de un sueño, el origen de infinitas historias. Pero en todos los sueños el tren es arrastrado por una enorme locomotora de vapor, chirriante, humeante, negra, recia y solemne que llena el aire con su soplido y hace temblar el mundo con su potente pitido.

¿Quién no ha soñado un viaje en el Oriente Exprés, que ha transportado a miles de viajeros entre París y Estambul desde 1883? Y ¿qué decir del Transiberiano? Fantástico viaje desde Moscú a Vladivostok (puerto en el Pacífico) que durante ocho días recorre los 9.336 km que forman la ruta más larga del mundo. ¿Quién no asocia el ferrocarril con la conquista del Oeste? Pioneros y colonizadores, ganaderos y vaqueros, agricultores y comerciantes, mineros y aventureros, entre los trabajadores

del ferrocarril y los sufridos y maltratados indios. ¿Quién puede negar la gran importancia social que tuvo la terminación, el 10 de mayo de 1869, del ferrocarril que cruzaba Norteamérica? Junto al Gran Lago Salado se unieron, ese histórico día, las líneas del Este y del Oeste.

## EL TREN HOY

En fin, el mundo de los que abrieron para nosotros las vías férreas, de los que edificaron las estaciones y talleres, de los que construyeron las locomotoras y vagones, de los que hicieron posible su funcionamiento y de los que lo fueron mejorando para nosotros, ¡ha muerto! Ha cumplido su misión y ha terminado su ciclo. Como ocurriera antes con otros pioneros, ya no son imprescindibles. El ferroviario y el tren iniciaron un camino en solitario a lo largo de la historia, pero ya no están solos. El ferrocarril es hoy uno más de entre los diversos modos de transporte, y no precisamente el más importante.

El tren empezó siendo hijo único y ahora debe luchar para sobrevivir consiguiendo un hueco en el competitivo mundo del transporte. Ya no existe un único especialista en transporte, como lo era el ferroviario. El avión, el barco, el coche, el autobús, el camión, los oleoductos, etc. luchan por conseguir una parte de los viajeros y mercancías disponibles, para justificar su función. Además el mecánico lo puede ser de todos los motores (camiones y locomotoras), el constructor de todas las obras (carreteras y vías), y el conductor, el vendedor, el revisor, el ingeniero, el taquillero o el director pueden serlo de cualquier sistema de transportes. Ha desaparecido el principal de los factores que mantenía cohesionado el mundo ferroviario: su especialización. (No deja de resultar curioso que se produzca tal desaparición precisamente en un momento en el que la tendencia en otros campos es justamente la contraria, y que, de forma igualmente llamativa, la marcha en cualquiera de los dos sentidos se justifique con el mismo argumento: el aumento de la eficacia, la competitividad, etc. )

Pero la sociedad ha cambiado, y con ella muchas cosas. También es verdad que: El ferrocarril ha mejorado sustancialmente y, efectivamente, debe hacerlo aún más rápidamente. El aumento de la cultura exige una mayor profesionalización de los jefes y de los cuadros y un mayor rigor en los procedimientos. La eficacia y el rendimiento deben mantenerse en cotas muy altas. La competencia es el filtro que confirma o desecha las funciones y objetivos. El coste del transporte, que lo paga el contribuyente, debe justificarse por la calidad del servicio prestado... ¡Cierto!, pero yo siempre recordaré a los pioneros ferroviarios, y cuando sueñe con el "tren" conduciré una Mikado y abriré con placer la válvula del silbato en un prolongado toque de "atención especial" (Pi Piiiiiii, Pi Piiiiiii, Pi Piiiiiii) que oirán todos los maquinistas de vapor del mundo allí donde estuvieren.□□□□□□□□□□

Santiago Hernández Fernández

**NOTA:** Las fotografías que ilustran este artículo son del autor del mismo.

Fig. 1. Es el cerebro del enorme "monstruo" de acero que, "resoplando" humo y fuego, serpenteaba con su larga cola por las apartadas sierras, lanzando al viento un atronador "quejido" acompañado de un blanco penacho de vapor.

Fig. 2. Briquetas de carbón alimentaban a las locomotoras de vapor. En 1954 llegaron a existir 3.449 máquinas de vapor en España, que consumieron 2.813.085 toneladas de carbón.

Fig. 3. En el paisaje quedaba para siempre una larga "cicatriz", en la que las traviesas recordaban los "puntos" que cierran la herida tras una operación. Era la marca del progreso.

Fig. 4. Un enorme patrimonio de belleza aún desconocida aguarda a los ojos atentos de un descubridor que la disfrute. Es la obra, desde lo pequeño a lo grande, de miles de artistas y artesanos desconocidos.

Fig. 5. Los dispositivos de seguridad, para señales y enclavamientos, son siempre muestras artesanales de gran ingenio y sencillez, capaces de funcionar en todas las condiciones con absoluta garantía.

Fig. 6. Los simples apoyos de dos tramos metálicos construidos sobre el río Guadalmez, afluente del Guadiana cerca de Medellín, nos dan la oportunidad de admirar la belleza del trabajo bien hecho.

Fig. 7. ¿Qué pasaría por la mente del inventor de esta "tetraciclo" o "coche a pedales" que encontramos en la estación portuguesa de Entroncamento?

Fig. 8. Toda la seguridad del ferrocarril habría sido diferente sin el invento de la cerradura "Bouré". Una llave libera a otra, que a su vez permite realizar otra operación. Merece todo un monumento.

Fig. 9. Técnica, artesanía, funcionalidad y utilidad insustituible, son los adjetivos que pueden asignarse con toda propiedad al teléfono en la actividad ferroviaria.

Fig. 10. El invento del modesto "calce", por familiar, no ha sido apreciado suficientemente. Siempre me recuerda la teoría básica de la lucha china: aprovecha la fuerza del adversario en provecho propio.

Fig. 11. Uno de los últimos trenes de vapor que cruzaron el río Tajo camino de Cáceres. Hoy cubren el puente 20 o 30 metros de agua del embalse de Alcántara.