

Perdimos el tren...

A finales del siglo XIX hubo varios proyectos ferroviarios que pasaban por Maranchón

Breve historia del ferrocarril español

Cuando a comienzos del siglo XIX empezaron a aparecer los primeros ferrocarriles en Europa, España disponía de un sistema de transporte muy rudimentario de apenas 4.000 kilómetros de carreteras. A pesar de ello, el novedoso transporte, que sería pieza clave de la revolución industrial, encontró en sus primeros años de existencia en España serias dificultades. El desconocimiento técnico, la complejidad orográfica, la falta de capital, y el atraso económico en general, fueron las principales causas de este retraso.

Fue en el año 1829, cuatro años después de que se inaugurara el primer ferrocarril del mundo en Gran Bretaña, cuando se presentó la primera solicitud de construcción de una línea ferroviaria en España. El objetivo era enlazar Jerez de la Frontera con el Muelle del Portal para transportar vino pero, al igual que otros muchos de los proyectos iniciales, no llegaría a construirse. De hecho, el primer ferrocarril español no entró en funcionamiento hasta 1837 y lo haría fuera de la Península, en territorio de ultramar, en la isla de Cuba. El 10 de noviembre de ese año se inauguraría oficialmente el ferrocarril que tenía por objeto hacer llegar la caña de azúcar al puerto de La Habana.

En 1840 había construidos en Inglaterra 2.400 kilómetros de vías férreas, 1.200 en los Estados Unidos, 800 en Alemania y 440 en Francia. En España ni uno solo.

Nada más comenzar el reinado de Isabel II, una comisión de ingenieros elaboró el Real Decreto de 1844 donde, entre otras cosas, se estableció para España un ancho de vía innovador: los *seis pies castellanos*.

¿Por qué las vías de tren en España son más anchas?

La creencia común es que se trató de una decisión de índole estratégica ya que un ancho de vía distinto dificultaría mucho una hipotética invasión desde Francia. Hay que pensar que tenían un recuerdo aún muy reciente de la Guerra de la Independencia y que, hasta la segunda guerra mundial, el tren fue el medio de transporte principal para desplazar tropas y provisiones de guerra.

Sin embargo, la causa real de esta decisión se debió a motivos técnicos. Para la creación de la primera red de ferrocarriles de España, una comisión de ingenieros hizo un informe en el que se emitían una serie de recomendaciones teniendo en cuenta especialmente la orografía montañosa de la península. El argumento esgrimido a favor de establecer un valor distinto al europeo es que se creía que al disponer de más espacio entre raíles las locomotoras podrían montar calderas más grandes obteniendo mayor potencia, algo muy deseable debido a lo accidentado del terreno.

Hoy sabemos que en esta decisión había un error técnico: la potencia de una máquina de vapor es mayor cuanto más largo sea el cilindro; hubiera bastado emplear locomotoras más largas, no más



anchas; aunque también se eligió el ancho porque, en terreno muy montañoso, las curvas serían más cerradas y tampoco las locomotoras podían ser muy largas.

Actualmente, en España existen tres tipos de ancho de vía:

1. - El Ancho Ibérico o Ancho Español (1668mm), que deriva de los seis pies castellanos o el equivalente a dos varas.

2.- El Ancho Europeo o Ancho Internacional (de 1435mm). Utilizado en la mayoría de las redes europeas y del resto del mundo, aproximadamente en un 60% de la extensión total de líneas de ferrocarril.

Como curiosidad comentar que esta medida se la debemos indirectamente a los romanos ya que éstos hacían sus calzadas de acuerdo con la norma de que entraran en ellas dos mulas sin problemas con sus respectivos carros. Sus carros obedecían también a ese estándar, así que la distancia entre las dos ruedas del carro correspondía al ancho del tiro de los dos animales. Este hecho condicionó no sólo la medida de los ejes de los carros y carretas, sino también el ancho de las calzadas y, desde luego, el ancho de los túneles, pasando a ser la medida de la mayoría de las calzadas en uso.

3.- Y, por último, la Vía Estrecha (1000mm).



Con el transcurso de los años se demostró que la introducción de un ancho de vía más grande de lo habitual constituía un grave problema que obstaculizaba las relaciones económicas españolas con el resto de Europa, puesto que para que las mercancías, y también las personas, pudieran pasar a Francia en ferrocarril era indispensable la realización de transbordos en las fronteras. A pesar de ello, en España, en lugar de modificar las vías como se hizo en otras zonas se continuó con el ancho ibérico. Y, aunque el problema fue en parte paliado en la década de 1960, cuando se introdujeron los primeros cambiadores de ancho, la nueva red de vías ferroviarias para los trenes de alta velocidad, llevan el ancho "europeo".