

LOS ENLACES FERROVIARIOS (ALGO DE SU HISTORIA)

Por FRANCISCO WAIS SAN MARTIN

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

No es la primera vez que el autor de este artículo nos ha ofrecido escritos sobre alguno de nuestros enlaces ferroviarios, sobre todo dentro del aspecto histórico que domina. Vuelve ahora sobre el asunto en una visión de conjunto, que abarca antecedentes de casos, por lo general, desconocidos, expuestos en prosa breve y clara que puede hacer fácil su lectura.

El enlace de ferrocarriles que nacen o mueren en las grandes capitales, constituye un problema que muchas veces dio que hablar y proyectar, siendo causa de discusiones por unos u otros motivos. Su origen, verdaderamente, es tan antiguo como el de los mismos ferrocarriles, y a lo largo del tiempo tuvo momentos de iniciación, de pausa, unas veces, y de reaparición otras, con mayor o menor interés para su recuerdo.

Para los de Madrid y otras capitales de España, que llevan años de actualidad, se avivó recientemente con la terminación del túnel bajo la Castellana y comienzo por él del servicio. Es lo que ahora nos mueve a dedicarles unas líneas.

En todos, o casi todos, continúan las realizaciones y proyectos, en lo que no hemos de entrar, pues ello afecta más bien a los ferroviarios que se conservan en servicio activo, y a uno, que en su profesión es ya pasivo, corresponde más bien mirar a tiempos pretéritos y hacer exploraciones por la historia. Podremos así ver en ella cómo la vida es muchas veces un continuo volver a empezar, con una u otras modalidades.

Podríamos hablar también de cómo nacieron enlaces en otras naciones, como en nuestra vecina Francia, que tanto influyó en nuestros ferrocarriles, y citar lo sucedido en París, donde hubo un precursor que en 1845 lanzó la propuesta de un ferrocarril interior con tracción animal, que no alcanzó éxito, y se tuvo que esperar a 1851, que fue cuando el Gobierno otorgó una concesión para unir, por una línea de cintura, varias estaciones de mercancías que ya entonces existían. Pero esto, como algo más de otras grandes capitales del mundo, nos es ajeno, y habremos de limitarnos a lo nuestro, hablando de ello con la concisión posible. Veremos que en España, y para Madrid concretamente, la idea del enlace viene traída, en sus orígenes, por el propio estudio de los trazados del ferrocarril y sus estaciones, esto es, se anticipa al establecimiento de las mismas líneas.

Los enlaces de Madrid en el siglo pasado.

Por los años 1846 y siguientes estaba en estudio la línea de Madrid a Irún, tronco principal del que habían de derivar ramas hacia el norte y noroeste de la península. El estudio de la primera sección inquietaba principalmente por la barrera ingente del Guadarrama, y no se veía solución clara para salvarla, cuando en 1849 un ingeniero español, D. José Almazán, que era de Avila, ofreció la solución de un trazado que satisfizo y llegó a ser recomendado por una información parlamentaria. Se señalaba así la preferencia de una solución que llevaba el ferrocarril por Avila, dejando olvidada otra vieja capital castellana de tanta valía como es Segovia. Se llama ésta a la parte, reclamando el paso por ella del camino de hierro, y nace así una pugna que había de durar varios años.

En 1852, cuando la concesión de la línea, que era provisional, estaba a punto de expirar, el Gobierno encarga al ingeniero de Caminos D. Máximo Perea, un estudio comparativo de todos los pasos de la sierra, y el resultado se inclina de la parte de Avila. Sobre esta base se otorga una concesión bastante complicada, en la que, por cierto, interviene el infatigable D. José Salamanca, que no perdía ocasión de tomar parte en empresas ferroviarias. Pero Segovia sigue presionando y consigue que se realice nuevo estudio por otros ingenieros.

Transcurre así el año 1852 y también el 53, con nuevos proyectos, uno de ellos por encargo directo de los segovianos, y en 1854 se nombra una comisión del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, que se pronuncia en favor de la solución por Avila, en un extenso escrito que merece los honores de su publicación como suplemento de la *Gaceta* de 17 de mayo de ese año 1854. Este momento señala el período álgido de la discusión entre abulenses (avilenses se les llamaba) y los segovianos, que en los periódicos, en folletos y en Memorias se combaten y exponen sus respectivos puntos de vista.

Cada uno de los trazados colocaba la estación de Madrid en sitio distinto. Según el de Avila estaría en la orilla derecha del Manzanares, cercana al puente de Segovia; el trazado por Segovia la situaba en los altos de Chamberí. Esto de las estaciones fue una de los puntos que dio lugar a mayor discusión. Los segovianos ponderaban las excelencias de la barriada de Chamberí, en un sitio elevado y al norte de la urbe, por donde su crecimiento tendría lugar, y desde donde podría establecerse, dando la vuelta por las Ventas, un enlace con la estación de Atocha, ya en funciones entonces con el ferrocarril de Aranjuez y Almansa. Con esto del enlace contestaban a los partidarios de la solución por Avila, que hablaban de unir su estación del Manzanares con la de Atocha, estableciendo una continuidad ferroviaria que contornease Madrid. Se burlaban los partidarios de esta solución de la de Chamberí argumentado en un folleto muy repartido cosas tan pintorescas como ésta: "¿Se me quiere decir los viajeros que enviaría por ese ferrocarril de cintura la escasa población de jornaleros pobres de Chamberí a las Ventas del Espíritu Santo, donde sólo hay tres o cuatro paradores nuevos, descascarados de viejos, y alguna taberna donde se guisa de comer?".

Envuelta en unas y otras soluciones tan discutidas, iba lo de la estación central, de que en esos tiempos se habló también mucho, y se proyectaba en sitios distintos, como eran los de Atocha, Chamberí, Recoletos y Puerta de Alcalá. Pero lo de los enlaces fue quizá lo que más motivo dio a la pasión con que acerca de soluciones de líneas se discutía, y había de tener repetición, en condiciones distintas, bastantes años más trade.

Por entonces la discusión se resolvió al ser concedida la línea del norte a los franceses y, creada en 1858 la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, que emprendió la construcción de este ferrocarril con arreglo a la solución de Avila. Fue esta empresa la que por su iniciativa estableció el enlace con Atocha por debajo del Campo del Moro, obteniendo la concesión y comenzando las obras al propio tiempo que las de la gran línea del Norte. En el Museo del Ferrocarril Español, creado por la RENFE, se conserva el plano original del proyecto de este "camino de hierro de cintura", fechado en diciembre de 1861. La estación del Norte queda situada en esa fecha a la izquierda del Manzanares, cuyo río se atraviesa poco antes por el puente llamado de los franceses. Por esta parte es, pues, por donde discurre el ferrocarril de la cintura madrileña, que se conserva hoy envuelto por la propia capital, que a su alrededor fue creciendo.

Después, en 1864, se terminó la línea del norte. Por el mismo tiempo otras de las grandes obras de nuestro país y su crecimiento fue absorbiendo la atención de técnicos y empresarios, sin que durante muchos años se volviera a hablar de los enlaces de Madrid, cuya capital quedó bien servida con el llamado ferrocarril de contorno, sobre el que vino a empalmar, más tarde, la línea de Cáceres y Portugal, mediante su estación de Delicias. Terminó así el siglo XIX, comenzó el XX, y ya bien entrado éste es cuando se reproduce la cuestión de los enlaces.

Los enlaces de Madrid en este siglo.

En 1917, un ingeniero al servicio de la "Inspección de los Ferrocarriles por el Estado", D. Fernando Reyes, inició una campaña de propaganda acerca de la idea de unión de las estaciones del Norte (Príncipe Pío) y de Atocha, por una línea en subterráneo, sobre la que se establecería una estación central para los trenes de ambas direcciones. Se acababa de abrir en esa fecha la Gran Vía madrileña, la que hoy es de José Antonio, y se construían a sus lados las últimas casas. Era el tiempo también en que se comenzaba la primera línea del Metropolitano, y ambas realizaciones, hermanadas sin duda en la mente del Sr. Reyes, le llevaron a su proyecto de un túnel que, partiendo de Príncipe Pío, pasase cerca de Palacio y siguiera después bajo la Gran Vía y Cibeles, torciendo en dirección del paseo del Prado, para morir en la estación de Atocha. Colocaba la estación central entre Alcalá y Neptuno y, como posteriormente le pareció que tal situación no era buena, modificó el proyecto situándola bajo el segundo trozo de la Gran Vía.

El objeto del enlace, según este proyecto, era establecer la continuidad de paso por Madrid, señalando a esto unos beneficios cuya exposición hacía palidecer a los contados en otros tiempos sobre el ferrocarril.

España, según el autor, "por su solar, posición de la capital y forma de la red de ferrocarriles, reúne condiciones ideales para obtener a muy poco coste un centro o núcleo de enlace que constituya la base de un sistema de singular perfección y rendimiento en el mundo". El Sr. Reyes no logró fortuna en Madrid, pero sí en Barcelona, donde contribuyó a la creación del metro transversal. Para Madrid, después de él, presentó proyecto de unión análoga, por túnel, D. Luis Montesino, descendiente del primer Director de la Compañía de M.Z.A., don Cipriano Segundo Montesino.

Todo esto ocurría en momentos en que el ferrocarril tenía planteados problemas que constituían especial preocupación. En 1917 estaba en su plenitud la primera gran guerra europea, de la que felizmente quedó España al margen, pero sufriendo sus consecuencias económicas, entre ellas la de escasez de medios en su red ferroviaria; y al fin de esa contienda aparece la competencia de la carretera, y se agrava el problema ferroviario. Por esto y otras razones, la resonancia de lo relativo a los enlaces de Madrid se fue debilitando y quedó olvidado, para reaparecer en 1932, dentro del régimen republicano. Pero entonces la situación había cambiado en cuanto a estaciones, porque estaba comenzada la construcción del directo a Burgos (plan Guadalhorce, 1926), que en Chamartín tendría su estación madrileña. La idea se transformaba, por consecuencia, en la unión de esta estación con la de Atocha, por un largo túnel bajo la Castellana. Tal fue el proyecto o la propuesta que Reyes puso en manos de un Ministro de Obras Públicas bastante explosivo como Indalecio Prieto, que lo hizo suyo y lo puso seguidamente en marcha.

Pero antes de seguir con el proceso que a partir de esa fecha del 32 comienza, diremos algo de otro proyecto bien estudiado, como fue el que en 1928 redactaron unos Ingenieros ilustres muy ferroviarios, los señores Arrillaga, Alix y Bonal, que estaban al servicio de la Compañía de M.Z.A. Comprendía dos líneas: una, externa de circunvalación, para asegurar el tránsito de las mercancías, y otra, interior, que atravesase la ciudad en subterráneo, con destino a los trenes de viajeros. El recorrido de esta última se establecía partiendo de una estación central situada en terrenos que hoy ocupan los nuevos Ministerios, y pasando bajo el barrio de la Prosperidad, y después de cruzar la calle de López de Hoyos y el paseo de Ronda, tomase la alineación de la calle de Príncipe de Vergara, hoy del General Mola, con cruce de la calle de Alcalá y, siempre por bajo, saliese por el Botánico a buscar la estación de Atocha. Huía de la Castellana, por temer a las venas que hacen discurrir el agua por el subsuelo de esta gran avenida. No fueron sólo ellos los que hablaron del esfuerzo, y aun peligro, de horadar la tierra a lo largo de esa vía fundamental de la circulación madrileña.

Aún hubo otro proyecto que presentó D. José Luis Grasset Jamar, sin lograr fortuna como todos los anteriores, y fue el de la Castellana el que, para solución de enlace interior, se puso en marcha con la construcción empezada en 1932, decidiéndolo el Ministro con aquella frase de que *rajaba la Castellana*, y a ver quién la detenía.

Durante el año 1933 se trabajó con intensidad en estas obras y se acometieron también otras, como las del ramal de Las Matas. Se había creado en el Ministerio la "Comisión de Enlaces", con uno u otro ritmo de actividad se seguía en estos planes cuando se produjo el Alzamiento Nacional de 1936.

Consecuencia de la guerra subsiguiente fue la paralización de lo que se estaba ejecutando, y al llegar el año 1939 las obras se encontraban deterioradas. Hubo después nuevos estudios e informes, reanudación de obras y paralizaciones subsiguientes, impugnación de la idea de estación central, críticas del Ayuntamiento, en cierta ocasión, con temor a que se perjudicase al paseo de Recoletos con un apeadero que diera lugar a masivos aflujos de público... Pero las obras, con más o menos celeridad, fueron adelante, y, en una carrera al *sprint*, terminadas recientemente por un Ministro acometedor y resolutivo, Silva Muñoz, que asistió a la inauguración el 18 de julio último. Veremos lo que dan de sí las dos únicas vías del túnel.

Los enlaces de Barcelona.

Tienen también historia algo accidentada y antigua, aunque no tanto como los de Madrid, pues sólo se remonta a poco después de 1875, que es el año en que se creó la Compañía de los ferrocarriles de "Tarragona a Barcelona y Francia" por la fusión del de Martorell y Taragona con el de Barcelona a Francia. Aquél, el que tuvo su origen en el de Molins de Rey y Martorell, dispuso de estación de origen en Barcelona en sitio tan céntrico como el de los terrenos por donde luego pasó la Rambla de Cataluña. Su establecimiento databa de muchos años atrás, y en 1875 ya iba siendo impropia de situación tan privilegiada cuando de la unión de las dos citadas Compañías, de Tarragona y de Francia, resultó la necesidad del enlace de sus líneas.

La de Tarragona procedía del Sur, la de Francia se dirigía al Norte, quedando ambas separadas por la ciudad, y era lógico, por no decir necesario, unir las a través de la urbe, pudiendo además, de esta manera, prescindir de la antigua estación del Martorell. Se redactó por esta razón un proyecto, según el cual la vía de enlace cruzaría la parte nueva de la ciudad pasando, a nivel, por las entonces nacientes calles de Aragón y Marina, uniéndose así la estación de Francia con la de Sans. Este propósito encontró decidida oposición de los barceloneses, y la protesta fue unánime. Algunos técnicos se manifestaban en contra, argumentando en el sentido que, de realizarse la idea, se crearía un cinturón que impediría el crecimiento de la ciudad. El 15 de noviembre de 1876 se celebró una reunión de vecinos y propietarios de las calles afectadas, para protestar de la *descabellada idea*. Pero la Compañía del T.B.F. siguió firme en su plan y se dirigió al Gobierno sometiéndole el proyecto, que, después de su examen y trámites correspondientes, resultó aprobado en agosto del 77.

Esta decisión expuesta en la consabida Real Orden, fue objeto de viva oposición por el Ayuntamiento de Barcelona y entidades económicas de la capital, que entendían que el paso de un ferrocarril por la calle de Aragón, y los a nivel del cruce de Aragón y Marina constituían un atentado contra la seguridad de los ciudadanos, y "perjudicaba el ornato de la gran capital". La Corporación Municipal, en sesión de 13 de noviembre de 1877, hizo constar su oposición, y en 5 de febrero de 1878 acordó interponer recurso legal contra la disposición aprobatoria. Pero la Compañía de la T.B.F. se mantuvo firme, y la lucha se prolongó más de dos años.

Al fin, el Gobierno buscó una solución de concordia, y el día 16 de abril de 1881 se personaron en Barcelona los señores que constituían una comisión nombrada para estudiar el asunto y buscarle un arreglo. Era una comisión de altura, presidida por D. José Echegaray, y formada con él por el diputado sagastino, luego Ministro, D. Pío Gullón, y el prestigioso Ingeniero de Caminos D. Eduardo Page, de abolengo en cuestiones ferroviarias. Se manifestaron de acuerdo con la idea del enlace, pero mediante la modificación del proyecto en el sentido de que el paso por la calle de Aragón fuera en zanja, y en bajo nivel también la travesía de Marina y Aragón. Se orillaban así dificultades y el asunto, nunca mejor se podría decir que en este caso, quedó zanjado, de suerte que sin dañar a la urbe beneficiaría un servicio público que para aquélla es esencial.

En Madrid se encontraba al tanto del asunto el Alcalde de Barcelona, que lo era a la sazón el Sr. Ríus y Taulet; telegrafía a su Ayuntamiento lo que el Ministro

de Fomento le decía y alcanzaba expresión por Real Orden. Ante la noticia se reúne la Corporación Municipal en sesión extraordinaria y se comenta y celebra el acuerdo a que se llega. El Ayuntamiento aprueba también, por su parte, el proyecto en la nueva forma, y prósperos tiempos se avecinan para Barcelona y el ferrocarril. No pasa éste sin la actitud recalcitrante de parte de la prensa que exponía sus lamentaciones por el hecho de que una Compañía particular impusiese servidumbre a la capital. No podía ser, sin embargo, para ésta más útil la servidumbre.

Pero lo del enlace estaba en marcha y el 30 de agosto de 1882 pasó por esta nueva vía de la calle de Aragón el primer tren de mercancías, procedente de Francia, con destino a Tarragona y Valencia. El 10 de octubre lo hizo el primer tren de viajeros, y a partir del 17 de diciembre el servicio de la zanja tenía carácter normal, tan bien recibido por el público, que la Compañía se animó a mejorarlo, dando posibilidad de dejar y tomar los trenes en pleno casco urbano. El fruto fue la construcción del apeadero del paseo de Gracia, terminado en 1902.

Muchos años transcurrieron luego hasta que la electrificación consintió que la zanja se cubriese, y que a los vecinos se pudiese evitar el ruido de los trenes y el humo de las locomotoras. Esto es de hoy, pues las correspondientes obras terminaron en 1961; y de mayor actualidad aún lo que sobre nuevos enlaces y modificación de estaciones está hoy al orden del día.

El enlace de Sevilla.

El primer ferrocarril que llegó a Sevilla fue el que baja de Córdoba, siguiendo el valle del Guadalquivir. Sucedió esto en marzo de 1859, y un año más tarde, en mayo del 60, entraba en la misma capital sevillana el procedente de Cádiz y Jerez. Las empresas de ambos, desde mucho antes, se ocuparon de sus respectivas estaciones, de sus situaciones respectivas. La del ferrocarril de Córdoba en la plaza de Armas; para la del Cádiz-Jerez-Sevilla se destinaba el Campo de la Feria, prado de San Sebastián.

El emplazamiento de la primera se aprobó en septiembre de 1855, y poco antes, en el mismo año, el de la segunda, utilizando para ésta unos terrenos de gran extensión, en el antiguo barrio llamado por los moros de Ben-Ahoar, que en tiempos fue uno de los arrabales de la capital sevillana, que se dice saqueada por los cristianos durante el cerco puesto por su conquistador el Rey San Fernando; y es tradición que en él tuvieron los judíos su cementerio.

Respecto a esta estación, del Cádiz-Jerez-Sevilla, lo que disponía la Real Orden que aprobó su emplazamiento, confirmando una anterior, era que "la construcción se había de hacer tomando por base una huerta llamada de Borbolla, entre las puertas de San Fernando y de la Carne". Al mismo tiempo, la aludida Real Orden de fecha 7 de abril de 1859, prescribió que la misma Compañía debía formular un proyecto de unión de los dos ferrocarriles, el de Cádiz y el de Córdoba. Los dos entraron en funcionamiento apenas comenzadas las obras de sus estaciones que, naturalmente, no eran las de ahora, sino unas más modestas, en las que la madera constituía el material dominante. Más pintoresca la del Cádiz, la llamada de San Bernardo, mereció que se tomase de ella, una vez terminada, la vista que, reproducida en un grabado, figura en nuestro Museo del Ferrocarril Español. De la otra, la primitiva de la plaza de Armas, no nos queda, o por lo menos no la conocemos, representación gráfica.

La unión de los dos ferrocarriles en la forma prescrita fue llevada pronto a realización por la Compañía del Cádiz. Se puso en servicio el año 1861, constituyendo el enlace de las dos líneas cuando ya las dos estaciones provisionales estaban terminadas. No tardó la Compañía del Córdoba en querer sustituir la suya de la plaza de Armas por otra definitiva. La explotación de su línea era próspera, a pesar de lo que la empresa se quejaba de que no había caminos de acceso a lo largo de la línea que aportasen a ésta el tráfico que de los campos andaluces se esperaba, y a favor de la buena perspectiva que se ofrecía presentó su propuesta al Gobierno, el cual, en vez de aprobárselo, lo que dispuso, en 26 de marzo de 1866, fue que las dos Compañías interesadas presentasen un proyecto completo de estación común; era la idea de estación central que los técnicos del Gobierno preconizaban también para Sevilla. Pero las Compañías no se llevaban muy bien, luego lo demostraron igualmente en otros aspectos, y por de pronto no se pusieron de acuerdo en lo de la estación común, y el proyecto no salió de sus manos. Lo que hizo la del Cádiz-Jerez fue interesarse por la aprobación, como definitivo, del empalme o enlace de estaciones que existía como provisional.

En el fondo había una cuestión de intereses por el producto del recorrido de los trenes por el ramal de empalme. La del Cádiz defendía sus derechos adquiridos, en tanto que la del Córdoba apetecía su ramal propio. Al menos lo demostraba con un proyecto que presentó y colocaba la estación común en la plaza de Armas, con un enlace que seguiría por el muelle de la Torre del Oro, paseo de María Cristina y la Fábrica de Tabacos (la antigua fábrica).

Era un proyecto ambicioso que no salió adelante, y por su parte tampoco la del Cádiz tenía éxito en sus deseos, pues en 1873 el Gobierno, que era el de la primera República, le denegó también la concesión definitiva del ramal. La solución de uno nuevo se hacía cada vez más difícil por el crecimiento de la ciudad, y provisionalmente siguieron como estaban las cosas del enlace y de las estaciones, hasta que ambas Compañías, que en sus explotaciones iban entonces de mal en peor, fueron absorbidas, la del Córdoba por la de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, y la del Cádiz-Jerez por la Compañía de Andaluces.

En esta nueva situación, el Gobierno sacó el asunto del punto muerto en que estaba mediante un decreto de 1888, reinando María Cristina, en la menor edad de Alfonso XIII, que ordenaba a M.Z.A. que, en el plazo de cuatro meses, presentase el proyecto definitivo de su estación de la plaza de Armas, ya que la de Andaluces tenía dispuesto el suyo para la estación de San Bernardo.

Fue el término de la lucha, y ambas Compañías dieron realización a sus proyectos de estaciones, que aún subsisten, y de las cuales se parte para nuevos estudios que se han llevado y llevan.

El enlace de Zaragoza.

En septiembre de 1861, entraba en Zaragoza el ferrocarril que, saliendo de Barcelona, atravesaba las zonas industriales de Sabadell y Tarrasa, subía a Lérida, con fuertes rampas, y seguía después por tierras del alto Aragón. La entrada en Zaragoza la hacía por la orilla izquierda del Ebro, y cerca de él y del antiguo puente de piedra que lo cruza, la empresa que construía este camino de hierro estableció su estación, que es la de Arrabal.

Sólo un mes más tarde, en octubre del mismo año 1861, se terminaba el trozo de Casetas a Zaragoza, de otro importante ferrocarril: el de Alsasua a Zaragoza, que sigue en parte la ribera del Ebro, con buen perfil, y entre tierras fértiles que aseguraban concurrencia de tráfico para el camino. Tiene su acceso a Zaragoza en sentido opuesto al del que llega de Barcelona, y su estación provisional estará en la parte alta de la capital, a la derecha del gran río, por donde viene el ferrocarril.

En la misma dirección que trae este camino de Alsasua viene también otro que está construyendo la Compañía de los de "Madrid a Zaragoza y Alicante". Es el de Madrid a Zaragoza, cuya estación en esta última capital se concebía como colocada en el Campo del Sepulcro, según una propuesta de marzo de 1859, aprobada por el Gobierno en julio del 60.

Estamos, pues, en 1861 con una estación ya establecida, incompleta aún, pero como una realidad: la de Arrabal, de una empresa predominantemente catalana, en la que los Girona y otros nombres de empuje habían acometido; y con otra estación que no era aún más que un proyecto, y con el carácter de instalaciones provisionales, la del Campo del Sepulcro, que sería para el ferrocarril de Madrid, pero útil igualmente para el de Alsasua, pues ambos tenían un punto de contacto en Casetas y paralelamente marcharían juntos hasta Zaragoza.

Ante esta concurrencia de ferrocarriles a la gran capital Aragonesa, la Compañía del de Madrid, la M.Z.A., que ya tenía terminados algunos trozos de su línea, se preocupa de lo que ha de ser el enlace de todos ellos. Con el de Alsasua no tenía problema, porque los dos entraban juntos, pero otra cosa era en cuanto al de Barcelona, pues siendo de origen más antiguo había avanzado con premura en su obras y hecho previsiones. Por ello, aun antes de llegar con su ferrocarril a Zaragoza, pero en el mismo año, el 1861, se dirige M.Z.A. al gobierno pidiéndole que no deje de tenerla en cuenta acerca del ramal de enlace con el camino de hierro que desde Barcelona está a punto de entrar en Zaragoza. Sin duda, temía que se le adelantase, como así fue, el catalán, como efectivamente sucedió, presentando pronto el proyecto de enlace cruzando el Ebro por un gran puente metálico.

Aún se debería considerar un cuarto ferrocarril, de que en 1861 se hablaba y algo después, el 65, fue objeto de concesión: el de Zaragoza a Escatrón, que posteriormente resultó ser parte del que iría a Barcelona, por Caspe. Pero éste, en realidad, no preocupaba, porque su estación estaría también en la parte alta de Zaragoza y a la derecha del Ebro.

Transcurrió así algún tiempo sin decidir sobre el enlace de la línea de Madrid con la de Barcelona por Lérida, porque a M.Z.A. no satisfacía la propuesta de la otra Compañía, de cruzar ella misma el Ebro y buscar así el enlace necesario. Se hablaba entonces de una estación central, que esa Compañía del Barcelona imaginaba en la puerta de Don Sancho, mientras a M.Z.A. le parecía más indicado que estuviese en Campo Sepulcro. Había, pues, dos ideas sobre el enlace: la de la compañía de M.Z.A., que consistía en prolongar su línea desde Campo Sepulcro, cruzando el Huerva, pequeño río que vierte al Ebro, y, dando un rodeo hacia la izquierda, ir a empalmar con la del Barcelona, antes de llegar ésta a su estación de Arrabal. Al fin venció la catalana, y su enlace, por la puerta de Don Sancho, le fue concedido en diciembre de 1866. Protestó la de M.Z.A. exponiendo sus puntos de vista por oficio de 6 de marzo de 1868, pero fue en vano.

Por esas fechas, la compañía del Alsasua y Pamplona ya había fortalecido su posición, pues llegó a un acuerdo con la de Barcelona por Lérida, y fusionadas

ambas constituyeron, desde 1865, la llamada de "Ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona y a Barcelona"; y no paró aquí la evolución de la empresa, pues toda esta nueva fue absorbida por la de "Caminos de Hierro del Norte de España", la de los Pereire, dejando aquélla de ser independiente en 1878. También la situación había cambiado en cuanto al Escatrón, pues tras un proceso bastante complicado se llegó a constituir en Barcelona una Compañía llamada de "Los Directos", que terminó la construcción de lo que constituye el Zaragoza a Barcelona, por Caspe.

Todas estas transformaciones y el paso del tiempo hicieron olvidar la lucha, que iba quedando lejana, y se mantuvo durante años entre las compañías de M.Z.A. y del Barcelona.

Llegaron los del final del XIX y en 1894 se abrió al servicio la nueva línea de Los Directos, la de Zaragoza a Barcelona por Caspe, entrando a formar parte de la red de la M.Z.A. Daba motivo a que esta Compañía cuidase la circulación por ella de los trenes directos de Madrid a Barcelona, quedando en segundo plano la antigua de Zaragoza a Barcelona por Lérida, que la Compañía del Norte parecía descuidar un poco, dentro del conjunto de sus ferrocarriles, o no la empleaba, al menos, en competir con M.Z.A.

La estación de Campo Sepulcro cobra mayor importancia con esta nueva comunicación directa de Madrid con Barcelona, y se va terminando en su establecimiento definitivo. De entonces es la realización del actual edificio de viajeros, del cual hasta cinco proyectos o anteproyectos se habían redactado desde los tiempos lejanos de la discusión del enlace de líneas. En 1891 se aprueba el definitivo, que aún sufrió alguna modificación en 1893, y, al fin, alcanza el momento de la construcción, que se termina con los últimos años del siglo pasado.

Llega, por último, a Zaragoza una nueva línea, la de Valencia, de la compañía del Caminreal, con estación en Delicias, próxima a Campo Sepulcro. Pero esto es reciente, del año 1933, y entrará, seguramente, en la combinación de la nueva cuestión de los enlaces, que se aparta de nuestro propósito de examen.

Enlace en otras capitales.

Hubo otros casos de capitales en las que el enlace de líneas no fue objeto de discusiones que, en el fondo, tenían por causa una cuestión de intereses. Tanto en Madrid como en Barcelona, Sevilla y Zaragoza, lucharon, ya lo hemos visto, unas veces las ciudades y otras las compañías, pero siempre para defender puntos de vista distintos, que a unas y a otras interesaban. No sucedió lo mismo en otras en las que fue uno sólo el ferrocarril de vía ancha que llegó a ellas, y no existió, por tanto, problema en el origen, y surgió sólo durante tiempos muy posteriores y, sobre todo, en los actuales, cuando ya es la intensidad del tráfico y las conveniencias de las ciudades las que lo plantean.

Tal es lo sucedido, por ejemplo, en Valencia y en Bilbao. En Valencia, lo primero en ferrocarril fue lo que luego sirvió para enlace de líneas, esto es, el camino de hierro del Grao (1852), y es la propia Compañía la que la extiende luego de Valencia a Almansa. No había necesidad de enlace especial, y la cuestión que movió el estudio fue, por sí sola, la estación de la capital valenciana, porque en el momento inicial del ferrocarril fue provisional esta estación, y de modestísimas instalaciones, como en otros muchos casos. Pero llega el año 1859, la línea a Játiva y Almansa está terminada o a punto de terminar, y como la explotación no fuese

bien, o porque D. José Campo planease un negocio, entra en relación con la compañía de M.Z.A., y estudia ésta la compra del negocio. En este estudio va incluido el de terminación de estaciones, y como de mayor interés el correspondiente a Valencia. Cuestión esencial para ésta era la de su situación, en el lugar ya pensado de la plaza de San Francisco. Una parte de esta plaza, donde hoy está la del Caudillo, la ocupaba un cuartel del mismo nombre del seráfico Santo, y algo de su solar serviría para la estación, a partir de la calle de las Barcas. La estación tenía dos cuerpos paralelos, sin un frontal que las uniese, como las une en la actual: uno de aquéllos, de viajeros a la salida de trenes, el otro para la llegada. Para éste se ocupaba un convento de las monjas de la Presentación. Había también junto a éstas, el Colegio de San Pablo. Todo ello quedaba algo distante de la Plaza de Toros, que hoy poco se aparta de la nueva estación. Ejecutó la antigua, conforme a este proyecto, poco más o menos, la Compañía del Valencia a Játiva y Almansa, porque la negociación emprendida con la compañía de M.Z.A. no dió resultado y la venta de la empresa no se llegó a realizar. Trataron sobre ello los dos grandes de nuestros ferrocarriles, D. José Salamanca y D. José Campo, y no se entendieron. La del Almansa había de pasar, años más tarde, a manos de la compañía del Norte, y fue ya en posesión de ésta, entrando el siglo actual, cuando la aludida vieja estación proyectada en 1859, y construida poco después, dejó su solar tan céntrico para ensanche de la urbe y se construyó una nueva estación, la actual, que fue terminada en 1916, y en la que el arquitecto valenciano D. Demetrio Ribas, puso sus actividades y entusiasmos. Por este tiempo del año 1916, la primitiva línea de Valencia al Grao, ya servía de enlace con la llamada del Central de Aragón. Venía ésta desde Calatayud, entró en Valencia el año 1902, tuvo en la capital su estación propia, y por el puerto y el ramal del Grao establece su contacto con la de Almansa, que es hoy la de Valencia a Madrid.

En cuanto a Bilbao, pasó una cosa análoga. No hubo necesidad de enlace durante muchos años, porque de vía ancha sólo existía la línea de Miranda a Bilbao, que en terrenos de Abando tuvo y tiene su estación desde que aquélla entró en servicio el año 1863. En 1888, se termina la pequeña línea de Portugalete y en terrenos, también de Abando, establece su estación. Ambas quedan próximas, pero a distinto nivel; la de Portugalete casi al del río. Se las unió por una vía en túnel, que buscando el menor recorrido salía, por ésto, a las vías del puerto en Ripa, con tan fuerte pendiente, que fueron relativamente frecuentes los escapes de vagones. Esta situación tuvo mejoría, años más tarde, cuando se sustituyó ese defectuoso enlace con otro que da un rodeo y va de la estación de Abando a la de Olaveaga, por el llamado ramal de Cantalojas, que fue cosa de la Compañía del Portugalete. Su concesión se la otorgó el Ministerio de Fomento con fecha 14 de marzo de 1890, y pocos años más tarde se realizaba y terminaba esta pequeña línea que entonces era de cintura de la urbe, y que, al crecer ésta, fue quedando envuelta por algunos de sus barrios.

Otros enlaces de líneas en capitales de cierta importancia son aún más modernos, como el de la Coruña, que por el desvío de Elviña de hace pocos años, une la nueva estación, llamada de San Cristóbal, con la antigua de la Gaiteira, y con el puerto.

Unos y otros, antiguos y modernos, con más o menos historia, aparte del atractivo que su lectura pudiera tener, constituyen un antecedente, y el antecedente es el comienzo que nos enseñaron que debe preceder al estudio y proyecto de las obras.