



LOS CAMINOS DEL TREN

DEL 4 DE SEPTIEMBRE AL 16 DE OCTUBRE DE 2013

SALAS DE EXPOSICIONES DE LA UNED

Avda. San Juan el Real, 1, Calatayud



Aviso de parada. (Autor desconocido). Grabado de época, 35 x 30 cm.

“El 6 de octubre de 1829, la locomotora Rosket, diseñada por Jorge Stephenson, consiguió remolcar 12.750 kg. de peso a una velocidad de más de 21 km. por hora...”

Cuando, pronto hará un año, tras diversos contactos con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, nos ofrecieron amablemente los fondos de la colección “Arte sobre raíles” iniciada hace más de veinte años por D. Luis Díaz-Guerra –profesional ligado a los ferrocarriles y apasionado por las artes plásticas– cuyo hilo conductor es el tren, no lo dudamos. Con las más de trescientas treinta obras que componen la colección se podían realizar no solo una, sino varias exposiciones de indudable interés y establecer la selección de las obras desde perspectivas muy variadas. Así pues, la Exposición que presentamos en el Centro de la UNED en Calatayud y que con posterioridad viajará hasta el de Barbastro no es más que una de las muchas posibilidades que inicialmente barajamos y esperamos que sea el inicio de una fructífera colaboración entre Instituciones de las que tan necesitados estamos en los momentos actuales.

Entendemos el ferrocarril como un bien social que, desde mediados del S. XIX ha permitido acortar distancias y establecer comunicaciones impensables hasta el advenimiento de la máquina de vapor. Al examinar con detenimiento el fondo de grabados que componen la colección “Arte sobre raíles” comprobamos que, además del indudable interés artístico de cada uno de ellos, nos ofrecían un magnífico relato de los *tempus* en la historia de los trenes; nos mostraban su biografía.

Descripciones detalladas de acontecimientos históricos, visión artística y a la par documental –en unos momentos en los que la fotografía está iniciando sus primeros pasos y aún no se han conseguido desarrollar los procedimientos que acabarán convirtiéndola en el medio ideal para fijar instantes– las estampas y grabados cumplen la necesaria función de servir de crónica, de transmitir la efemérides y constituirse en valiosos documentos. Es por ello que les hemos concedido una importancia significativa en esta Exposición.

Distribuidas en cuatro apartados, grabados, mapas, libros y pinturas nos marcan un recorrido por este siglo y medio del ferrocarril. La construcción en La Habana, en 1837, del primer tren de Iberoamérica, destinado al transporte de la caña de azúcar, que se adelantó en once años al primer ferrocarril de la España peninsular. La increíble capacidad técnica desarrollada para salvar dificultades orográficas con extraordinarias obras de ingeniería civil: túneles, puentes, viaductos... Un apartado que recoge sucesos y curiosidades vinculadas con lo ferroviario y una especial selección de pinturas con diferentes técnicas, formatos y estilos, en las que vías y trenes se instituyen como protagonistas.

Finalmente, en el apartado titulado *El ferrocarril, un bien social*, hemos querido construir una pequeña historia sobre el influjo de la estación en la ciudad. Lo que su presencia, o su ausencia, representa para el conjunto de sus habitantes.

Solo nos queda agradecer sinceramente las facilidades ofrecidas a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, el Museo del Ferrocarril de Madrid, el propietario y los responsables de la Colección "Arte sobre raíles" para que la presente muestra sea una realidad.

María Jesús Buil Salas

La carretera frente al ferrocarril. (Autor desconocido). Grabado de época, 81 x 60 cm. →



Un poco de historia...



El ferrocarril de La Habana a Güines, el primero de Cuba –siendo esta colonia española– fue además el primero que se construyó en el mundo iberoamericano. Su primer tramo, entre La Habana y Bejucal, se inauguró el 19 de noviembre de 1837, anticipándose en casi once años al primer ferrocarril de la España peninsular, el de Barcelona a Mataró.



Desde principios del siglo XIX Cuba se había convertido en uno de los mayores exportadores de azúcar del mundo. A medida que crecía la producción, mayores eran las distancias y cargas a transportar. Se hicieron esfuerzos por mejorar los caminos pero éstos no soportaban el peso cada vez mayor de las carretas, sobre todo en época de lluvia.

Era evidente la necesidad de mejorarlos y a principios del siglo XIX, con tal fin, se convocó un concurso. Resultó premiada la obra del cubano José Antonio Saco titulada “Memoria sobre caminos en la isla de Cuba”, publicada en Nueva York en 1830. En ella se preconizaba la puesta en práctica del sistema de MacAdam y se hacía referencia al Ferrocarril.

Fue el sevillano Marcelino Calero y Portocarrero, el que inició los primeros proyectos para construir líneas férreas en la península, quien promovió la discusión acerca de las posibilidades de utilización en La Habana del Ferrocarril como sustituto de los caminos en el transporte de los azúcares.

En julio de 1830, cuando apenas había transcurrido un año desde la inauguración de la línea Liverpool-Manchester, el Capitán General de Cuba inició las gestiones para promover el primer ferrocarril cubano.

Y es significativo resaltar que, pese a que Inglaterra era entonces el país más industrializado y de allí procedían los primeros suministros de material ferroviario, la pujanza de los Estados Unidos empezaba a manifestarse y sería precisamente a Cuba donde se dirigieron las primeras exportaciones de locomotoras en 1838. Era una incipiente dependencia que en los años siguientes aumentaría y marcaría la forma de desarrollo capitalista de la isla.



Isla de Cuba. Tren explorador en la línea férrea de Zaza. (Autor desconocido). Grabado de época, 46 x 38 cm.



Arco morisco a la entrada del Socavón. Parte del trayecto del Camino de Hierro de La Habana a Bejucal. Obra que puso en tensión las facultades constructivas de los ingenieros, túnel de gran envergadura y complejidad.

En el arco morisco se encontraba la siguiente inscripción: “La Junta de Fomento - Presidente el Exmo. Sr. C. de Villanueva. Comisarios - M. Herrera - A. M. de Escovedo - W. Villamutio - Ingeniero Director, Alfredo Cruges.”

En España, el ferrocarril inicia sus primeros pasos en 1848, entre Barcelona y Mataró. Un año antes hay que registrar un informe de la comisión parlamentaria que proponía la garantía al capital que se invirtiese en la construcción de caminos de hierro.

Con anterioridad, había habido tres concesiones que acabaron siendo desaprovechadas: la de Jerez a Porto, la de Jerez al Puerto, Rota y San Lúcar y la de Reus a Tarragona, todas ellas caducaron en 1838.

Estos fracasos no deben extrañarnos, frente a la ilusión de unos cuantos, se alzaba la opinión general contraria a las realizaciones ferroviarias en España. El historiador Lafuente, en su *Viajes de Fray Gerundio por Francia, Bélgica y orillas del Rhin* dudaba del porvenir de los ferrocarriles en nuestra nación, dadas las circunstancias de nuestro accidentado suelo.



Ferrocarril de Barcelona a Mataró - Puente de Besos. 1848. Grabado de época.



Línea de Madrid a Aranjuez. 1851.

En 1848 apareció el primer Proyecto de Ley General de Ferrocarriles, el de Bravo Murillo, pero el estudio, por razones políticas, no llegó a discutirse. Un segundo proyecto presentado por Seijas Lozano, inspirado en el anterior, tampoco llegó a ser aprobado. La comisión parlamentaria encargada de informarlo prefirió proponer otro proyecto de ley provisional que fue el que prevaleció. Su importancia estriba en la autorización que concedía para otorgar concesiones provisionales y el establecimiento de una garantía mediante la emisión de acciones de ferrocarril al 6% de interés y un 1% de amortización.

Dos catalanes ilustres, D. Miguel Badía y D. José M^o Roca, se unieron en el empeño, y en 1843 se otorgó la primera concesión, que en 1847 pasó a ser definitiva y el 28 de octubre de 1848 se inauguró la línea.

El ferrocarril de Barcelona a Mataró indudablemente se debió al considerable desarrollo de la industria catalana, lo que explica que la primera línea española se pudiese abrir a la explotación sin subvenciones del Gobierno.

El ferrocarril de Madrid a Aranjuez, inaugurado el 9 de febrero de 1851, confirmó el triunfo de Mataró. Era el primer trozo de la línea del Mediterráneo, y su realización fue debida a D. José de Salamanca, quien como Ministro de Hacienda, interpuso su influencia para que el Gobierno garantizase los préstamos del Banco Español de San Fernando.

Muchos extranjeros se sintieron atraídos por las, tal vez excesivas, facilidades ofrecidas por el Gobierno de España; sobre todo ingleses y franceses, testigos de los pingües negocios ferroviarios realizados en sus respectivos países.

En 1852 entró en servicio la línea de El Grao a Valencia. Y en 1854 quedó abierta la línea Jerez al Puerto, —cabe recordar que había sido una de las primeras concesiones en España—.



Madrid. Inauguración del Ferrocarril directo a Ciudad Real: el Cardenal Arzobispo de Toledo bendice la locomotora "Badajoz". (Autor desconocido). Grabado de época.

Aspecto de la estación de Jerez al abrirse la línea al Puerto de Santa María. 1854. Grabado de época.



"Cuando la Locomotora abandona el carril". Grabado de época, 42 x 36 cm.

La locomotora "Castilla" conducida por el ingeniero Ribera, circuló por las calles madrileñas el 4 de marzo de 1861. Esta locomotora para caminos comunes podía arrastrar veinte toneladas.

En 1855 se inauguró el ferrocarril Zaragoza a Barcelona y en 1859 la línea Zaragoza a Madrid, cuya primera concesión le fue otorgada en 1845 a un ciudadano inglés, Mr. Jackson y fue desaprovechada como tantas otras en aquellos años de estudios y tanteos ferroviarios.

En 1860 se abren a la explotación importantes trozos de la gran línea Madrid a Irún, adquiriendo los ferrocarriles un auge extraordinario con la expansión hacia el Norte; se iniciaba el anhelo ferroviario europeo. Hacia la frontera...

De aquella primera máquina de vapor a los actuales ferrocarriles han pasado más de 180 años plagados de evoluciones, transformaciones y desarrollos no siempre igual de satisfactorios para el conjunto de la ciudadanía.

Pero esa, podría ser ya "otra historia"...



Wrought-iron lattice-bridge over the Ebro, Spain.

Puente de hierro forjado / Celosía sobre el Ebro, España. (Autor desconocido). Grabado de época. →

Alzando puentes...



Puente de Ivy en el Devonshire. (Autor desconocido). Grabado de época, 35 x 30 cm.



Nueva York (EE.UU.). Nuevo puente sobre el Niágara para enlace de los ferrocarriles "New York Central" y "Michigan". (Autor desconocido). Grabado de época, 45 x 38 cm.



Suiza. Ferrocarril de San Gothardo. (Autor desconocido). Grabado de época, 50 x 43 cm.

Insurrección carlista. Acción en el Túnel de Osina. (Autor desconocido). Grabado de época, 44 x 32 cm. →



Sucesos / curiosidades...



*Ataque, por bandoleros, al tren correo de Andalucía, entre Valdepelagos y Manzanares cerca de Madrid. F. Meaulle.
Grabado de época, 54 x 45 cm.*



Asalto al tren. (Autor desconocido). Grabado de época, 57 x 47 cm.



Ferrocarril del Noroeste. Choque de dos trenes. (Autor desconocido). Grabado de época, 52 x 40 cm.



Vagón de transporte de heridos. Vista completa. (Autor desconocido). Grabado de época, 43 x 37 cm.



EL PASO DEL PUERTO.—UN TREN DETENIDO POR LA NIEVE.

El paso del puerto. Un tren detenido por la nieve. (Autor desconocido). Grabado de época, 55 x 48 cm.



RICARDO SÁNCHEZ. "Cabina enclavamiento Estación de Zafra." Óleo, 127 x 100 cm. →

Arte sobre raíles...



Munich (Baviera). Interior de la Estación Central próxima a ser inaugurada. (Autor desconocido). Grabado de época, 46 x 38 cm.



ADOLFO MARTÍNEZ MENDOZA. "Invirtiendo en placa" (Estación de Villacañas-Prado). Acuarela, 66 x 51 cm.



VENANCIO ARRIBAS. "Hacia el túnel". Acuarela, 53 x 51 cm.



JAVIER BENEGAS. "La montaña". Óleo, 103 x 73 cm.



BEATRIZ UJADOS. "Por tierras de Málaga". Técnica mixta, 40 x 40 cm.

Fachada de la actual estación de ferrocarril de Calatayud. →



El ferrocarril, un bien social



En 1859 se inauguran los tramos iniciales de la línea de ferrocarril de Zaragoza a Madrid –construida de forma paralela al camino real por el que pasaban las diligencias– y en el mes de mayo de 1863, con la apertura del tramo Zaragoza a Medinaceli, se inaugura y se abre al público la estación de Calatayud.

La Compañía de Ferrocarriles Madrid – Zaragoza – Alicante MZA, fundada en 1856 por José de Salamanca y los representantes en España de la familia Rothschild, es la propietaria de la línea hasta que en 1941, con la nacionalización del ferrocarril en España, la compañía se integra en la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles RENFE.

Hasta los años 70 del pasado siglo XX, Calatayud era un núcleo de comunicación ferroviario importante tras lo cual, el cierre de diversas líneas hizo que el número de viajeros fuera descendiendo. La inauguración del AVE en 2003 consiguió revitalizarla, aumentando el tráfico de viajeros y potenciando la economía de la ciudad y de toda la comarca.



Para la llegada de la alta velocidad el recinto sufrió una amplia remodelación aunque se optó por preservar el edificio histórico construido por MZA en el siglo XIX recubriéndolo con una estructura de ladrillo y cristal que le da un aspecto más moderno y amplía su capacidad. Desde su reforma cuenta con dos vías más de ancho internacional usadas por los trenes de alta velocidad.

Calatayud está actualmente bien conectada gracias a las líneas de Alta Velocidad, en su estación efectúan parada trenes del AVE Madrid-Barcelona, Madrid-Huesca, Barcelona-Sevilla, Barcelona-Málaga y Madrid-Hendaya, y se puede llegar en poco tiempo a diferentes puntos alejados dentro del país.

En 2010 fue utilizada por 250.000 pasajeros.



La estación antes de la remodelación. ↑

Actuales andenes. →



UNED Calatayud

Director: Julio Fuentes Losa

Secretaría: Ana Lagunas Gimeno

Directora Salas de Exposiciones: María Jesús Buil Salas

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Director Gerente: Juan Pedro Pastor Valdés

Director Actividades Culturales: Juan Altares Lucendo

Jefa Actividades Culturales y Comunicación: Inés Tortosa Céspedes

FICHA TÉCNICA

Comisariado: María Jesús Buil Salas / Inés Tortosa Céspedes

Diseño y texto: María Jesús Buil Salas

Maquetación: Imprenta Moisés

Textos extraídos de los libros: *El camino de Hierro de La Habana a Güines y 1848 Primer Centenario de los Ferrocarriles Españoles 1948.*

Imprime: Moisés. Barbastro

Dep. Legal: HU - 179/2013

AGRADECIMIENTOS:

A Luis Díaz-Guerra Álvarez, propietario de la Colección "Arte sobre railes" sin cuyas aportaciones la muestra que presentamos no hubiera sido posible, y a todas las personas de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y del Museo del Ferrocarril de Madrid, que nos han ofrecido su apoyo y han colaborado en la selección de las piezas que figuran en esta Exposición.

