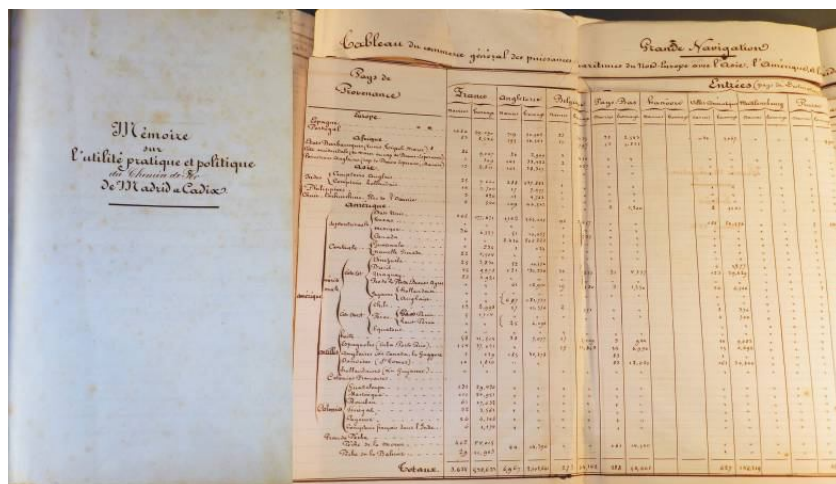


[1844 -]

Mémoire sur l'utilité pratique et politique du Chemin de Fer de Madrid a Cadix. 695 p. encuadernadas, 32 x 22 cm. Original. Manuscrito. Francés. Encuadernación en plena piel. B.

AHF-MFM (Archivo Histórico Ferroviario. Museo del Ferrocarril de Madrid). Signatura W-0121-002.

Mémoire sur l'utilité pratique et politique du Chemin de Fer de Madrid a Cadix. 1844



En los archivos históricos se custodian fondos documentales de un gran valor que tienen la característica de ser objetos únicos. Es el lugar donde se salvaguardan de su destrucción, y por lo tanto del olvido, los vestigios escritos, gráficos o sonoros que el hombre ha ido produciendo a lo largo de su historia. En esa calificación de documentos valiosos y originales se encuadra con todo derecho el manuscrito que el Museo del Ferrocarril de Madrid

presenta este mes para su difusión y conocimiento: la *Mémoire sur l'utilité pratique et politique du Chemin de Fer de Madrid a Cadix*.

Se trata de un volumen manuscrito en francés, que contiene información detallada sobre un proyecto de construcción de un ferrocarril entre Madrid y Cádiz e incluye una interesantísima documentación sobre el mediodía español y sus riquezas económicas, al igual que información legal sobre la empresa que podría llevar a cabo la construcción y explotación de esta línea. Además, en sus páginas amarillentas se recoge información sobre el ferrocarril que debía dar continuidad a la línea de Andalucía, desde Madrid hacia el Norte, hasta la frontera francesa. En total, casi 700 páginas de datos sobre la economía y la potencialidad de los ferrocarriles en España a mediados del siglo XIX.

La fecha del documento también tiene una gran importancia. Procede de 1844, año en el que se publicó el conocido como “Informe Subercase”, que especificaba las características sobre las que se diseñarían los ferrocarriles en España (Decreto de 2 de noviembre de 1844) en los inicios del desarrollo ferroviario español; un desarrollo todavía tímido en la década de 1845 a 1854, con sólo 400 km abiertos al tráfico, que conocería una amplia expansión en la década siguiente, de 1855 a 1864, con la puesta en servicio de más de 4.000 km.

Ese año es histórico para los ferrocarriles españoles también porque entonces se otorgó una concesión a una empresa británica que pretendía construir “the Royal North of Spain Railway” en el norte peninsular y que contaba con el aval del asesoramiento de George Stephenson, quien visitó España en el verano de 1845 para conocer las posibilidades que tenía nuestro país de cara a la introducción del ferrocarril. No parece que se fuera muy convencido, y el proyecto no se llevó a cabo, pero ésa es otra historia... En todo caso, este documento del ingeniero belga Galbrun y los otros mencionados dan testimonio de cómo fue el albor del ferrocarril español, aunque, como es sabido, no serían los intereses británicos ni los belgas los que dominaron las empresas ferroviarias españolas, sino los franceses, a través de algunas casas inversoras de gran prestigio, como los Rothschild o los Péreire, de cuyas trayectorias se conserva abundante información en los fondos documentales del Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid.