

HISTORIA DE LOS FERROCARRILES FRANCESES

1ª Parte - Los Primeros Años
1827 – 1938

Compilado y traducido
por

Cheminot

con la colaboración de Obertran



Según numerosas fuentes

HISTORIA DEL FERROCARRIL FRANCÉS ANTES DE LA CREACIÓN DE LA SNCF (1827-1937)

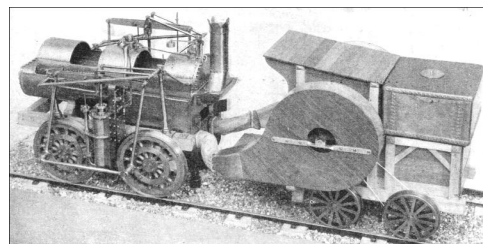
🌀 LOS PRIMEROS AÑOS 🌀

El nacimiento del tren

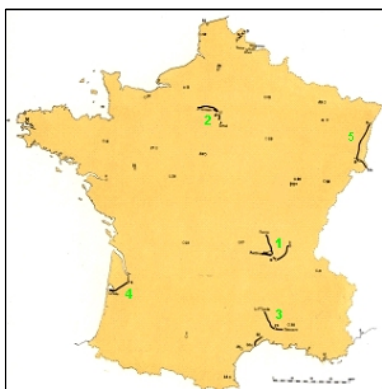
Es entre 1827 y 1834, durante los reinados de Charles X y Louis-Philippe, que se ponen en servicio las primeras líneas de ferrocarril en Francia: **1-** de Saint-Étienne a Andrézieux (1827) por lo tanto, es el primer ferrocarril en Europa continental, de Saint-Étienne a Lyon (1830-1833) concedida a los hermanos Seguin. En la totalidad de la nueva línea en construcción, el primer tren de pasajeros franceses discurre entre Givors y Rives de Giers. Ésto se hizo en vagones de carbón, todavía tirado por caballos. La línea se abrió al completo en 1832; De Andrézieux a Roanne (1834).

Otras líneas de la época: **3-** La Grande Combe-Nîmes. Luego se construyeron las líneas turísticas: desde **4-** Burdeos a La Teste (Bahía de Arcachon) , **2-** desde París a St. Germain-en-Laye.

En la década de los 50, las rutas entre pueblos se unieron en lo que se llamaría "Las seis grandes redes": Est, Nord, Ouest, París-Orléans (PO, cuyo territorio se extendió más allá de Orléans, hacia el sur hasta Burdeos), Midi (en el extremo sur) y París-Lyon-Mediterráneo (PLM). El plan maestro original incluía un "Grand Central", cuyas concesiones fueron divididas entre el PO y el PLM antes de que que pudiera llevarse a término.



PRIMERA LOCOMOTORA FRANCESA construida por Marc Seguin en 1829 para la línea St. Étienne-Lyon. El tender llevaba dos ventiladores rotativos, arrastrados por las ruedas, para abastecer una corriente de aire para el fuego.



- 1 - St. Etienne - Andrézieux - Lyon - Roanne y otras
- 2 - París - Le Pecq - St. Germain-en-Laye (Versalles)
- 3 - Grand'Combe, Alès, Nîmes et Beaucaire sobre el río Rhône
- 4 - Burdeos - La Teste (Arcachon)
- 5 - Strasbourg-Ville à Saint-Louis cerca de Basilea (140 km-87 miles)

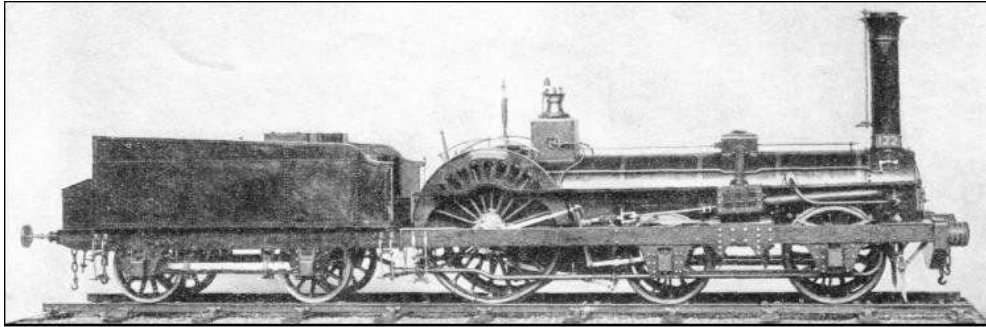
Los primeros pasajeros

En la segunda línea, de Saint-Étienne a Lyon, circulan en 1831 las primeras locomotoras de vapor y los primeros trenes de pasajeros del país: trenes poco cómodos, puesto que los viajeros están instalados en los vehículos utilizados para el transporte de carbón! Pero al año siguiente, en 1832, aparece en la línea los primeros vagones para viajeros. Diez años después de la apertura de la línea de Saint-Étienne a Lyon, extracción de carbón se había duplicado en las minas de Saint-Ennecie y las industrias han proliferado en toda la cuenca: Esto demuestra cómo la creación de una línea ferroviaria puede desarrollar la economía de una región moviendo más rápido y mejor los productos y los hombres hacia los mercados.

París se sube al tren

El 26 de agosto de 1837, con casi diez años de retraso sobre la línea de Saint-Étienne, París ve su primer tren: es un tren de pasajeros a Le Pecq cerca de Saint-Germain-en-Laye, inaugurado por la reina Marie-Amélie (por prudencia, se decidió que el rey Louis-Philippe no subiría en el tren, ya que este nuevo medio de transporte como todavía demasiado peligroso!). Durante las semanas siguientes, 400.000 parisinos utilizaron el tren hacia Saint-Germain, manifestando su entusiasmo por el "monstruo de acero" a una velocidad prodigiosa de 60 km/h!

Las primeras líneas importantes construidas entonces son las de **5**- Estrasburgo a Saint-Louis, cerca de Basilea (1841), de París a Orléans, de París a Rouen (1843) y desde París a Lille (1846).



UNA DE LAS PRIMERAS LOCOMOTORAS EXPRESAS FRANCESAS concebida por T.R. Crampton y construida en París para la Compañía del Norte en 1849. Las locomotoras de este tipo fueron utilizadas para el servicio expreso francés hasta 1876. Las ruedas motrices de estas locomotoras midían 3.35 m de diámetro y colocadas detrás del fogón.

Otras líneas 1838-1842 :

- 21 octubre 1838, Inauguración de la línea [Abscon-Saint Waast](#) concedida a perpetuidad el 24 octubre 1834. Ferrocarril de naturaleza industrial de unos 15 km operada por la [Compagnie des mines d'Anzin](#) hasta su nacionalización en 1946. Además del transporte de la carbón, este ferrocarril daba un servicio viajero.
- 1838, [Baptiste Alexis Victor Legrand](#) traza la red grandes líneas en estrella centrada sobre París, conocido bajo el nombre de [Étoile de Legrand](#), similar a la red de carreteras del siglo XVIII, y que influenció fuertemente la económica y [geografía](#) social de [Francia](#).
- [9 junio 1839](#), inauguración de la línea de [Montpellier a Sète](#) (antiguamente Cette).
- [15 junio 1839](#), inauguración de la línea [Nîmes-Beaucaire](#) construida por la [Compagnie des Mines de la Grand'Combe et des chemins de fer du Gard](#).
- [2 agosto 1839](#), inauguración de la línea [París-Versailles](#) por el duque de Orleans, otorgada el 9 julio 1836.
- [1841](#), inauguración de la [línea de Strasbourg-Ville a Saint-Louis](#) entre Koenigshoffen y Saint-Louis, con 134 km, fue la primera línea internacional europea, construida y explotada por [Nicolas Koehlin](#) bajo la cuenta de la [Compagnie du chemin de fer de Strasbourg a Basilea](#).
- [8 mayo, 1842, accidente de Meudon, primera catástrofe ferroviaria en Francia](#).
- [11 junio 1842](#), A fines del año 1841, Francia iba retrasada con respecto a otros países industrializados en la construcción de su red ferroviaria. Ésta comprendía solamente 319 kilómetros en explotación, sobre 566 concedidos, mientras que Inglaterra había concedido 2521, los Estados alemanes, 627 y Bélgica 378, sin hablar de los Estados Unidos que explotaban 5800 km y habían concedido 15500 km. Además el Estado no tenía una política clara, tanto sobre la consistencia de la red que se debe construir, como el régimen de explotación. La "Chárter" de los ferrocarriles: la [ley relativa al establecimiento de grandes líneas de los ferrocarriles](#), fija el régimen de los ferrocarriles en Francia, creando un modelo original de [colaboración público-privada](#). El Estado se hace propietario de los terrenos escogidos para los trazados de las vías, y financia la construcción de las infraestructuras (estructuras de ingeniería civil y edificios). Se [concede](#) el uso a compañías que construyen las superestructuras (vías de ferrocarril, instalaciones), Invierten en el material rodante y disponen de un monopolio de explotación sobre sus líneas.
- 1º [agosto 1842](#), se crea la primera [oficina de correos ambulante](#) sobre la línea de ferrocarril de Estrasburgo a Basilea.
- 1842-45 : conexión de Nîmes a Montpellier (creando "la estrella" Sète-Beaucaire-La Grand'Combe). En esta ocasión, la edificación de las estaciones de estilo neoclásico de Nîmes y Montpellier Cuyas fachadas monumentales existen todavía.*

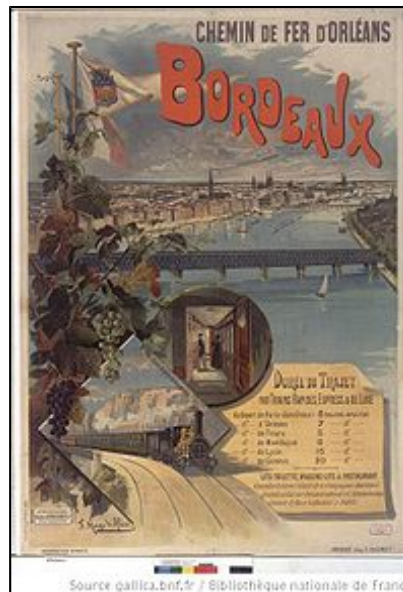
* (esta lista y sus lazos -la mayoría en francés- provienen de wiki)

Les grandes compañías

- **1859**, Convenios ferroviarios Estado-compañía : por decisión del [duque de Morny](#), las líneas concedidas son repartidas en seis grandes compañías.
- **1878**, nacionalización de [réseaux ferroviaires des Charentes](#) (nacimiento de la [red del Estado](#)).
- **17 julio, 1879**, Ley que adopta el [plan Freycinet](#) que prevee un programa de trabajos destinado a llevar la red ferroviaria de interés general a cerca de 29600 kilómetros (de los cuales 21300 km están en explotación) a 38300 km, incorporando 8800 km de nuevas líneas por construir (incluyendo 2500 km de líneas de [interés local](#) ya otorgadas). Este plan que debía permitir servir todas las [subprefecturas](#) fue prácticamente acabado en 1914
- **20 noviembre, 1883**, ley que lleva aprobación de los convenios con las seis grandes compañías ([Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée](#), [Compagnie d'Orléans](#), [Compagnie du Midi](#), [Compagnie du Nord](#), [Compagnie de l'Est](#), [Compagnie de l'Ouest](#)).*

* (esta lista y sus lazos -la mayoría en francés- provienen de wiki)

Los relaciones entre el Estado y las compañías son complejos. El Estado ofrece la concesión, impone los trayectos y las condiciones de establecimiento. Concretamente, este poder es ostentado por el ministerio de Ingenieros de los Caminos, canales y puertos ([ingénieurs des Ponts et Chaussées](#)). Al mismo tiempo, el Estado puede ofrecer subvenciones a los nuevos capitales invertidos. Este sistema se generaliza a partir del Segundo Imperio, momento en el que el poder público exige la construcción de líneas cada vez menos rentables. El balance de las transferencias fue más desfavorable a las sociedades concesionarias durante la segunda parte del siglo XIX. En este marco, la compañía más débil, la del Ferrocarril del oeste ([Chemin de fer de l'Ouest](#)), se vuelve estructuralmente deficitaria: siendo nacionalizada en 1908. El sistema de garantía de interés acentúa la tutela del Estado sobre las compañías privadas cuyas cuentas son verificadas sin interrupción por la administración.



En 1897, Burdeos no es más que a 8 horas de París

La importancia de fondos privados

En aquella época, las líneas de ferrocarril son construidas y operadas por empresas privadas, dirigidas generalmente por los banqueros e industriales (acerías especialmente) que pagan la construcción de líneas y llevan el riesgo financiero de las operaciones. Sin embargo, las empresas deben obtener previa la "concesión" de la línea del Estado, es decir, el derecho a construir y operar. Además, el Estado supervisa estrechamente las tasas de ferrocarril: en 1839, por ejemplo, un decreto por el prefecto de policía fija con la autoridad los precios de la línea de París a Versalles. Es decir que, desde esta época de economía muy liberal, los ferrocarriles no tienen la misma libertad como otras industrias: el estado ya considera que ofrecen un servicio público.

El tren y el desarrollo económico

Fue con Napoleón III que Francia se llena de vías: la longitud de la red pasa de 3000 km a 17430 km. En 1870, se construyeron todas las líneas principales y se conectan todas las ciudades de Francia a París, cuyo papel político y económico se ve poderosamente reforzado. Desde la mitad del Segundo Imperio, la toda la opinión francesa se percata de que el ferrocarril puede aumentar de manera prodigiosa la riqueza del país y, si se extiende en todas partes, este enriqueciendo se extiende a todas las regiones, incluso los más pobres. De hecho, entre 1825 y 1875, el tonelaje de mercancías que circulen en Francia aumenta en proporción de 1 a 9.

Por lo tanto, puede decirse que el ferrocarril permitió la revolución industrial.

Sin embargo, el considerable desarrollo de la red ferroviaria francesa al Estado le pareció, tras la derrota de 1870, que todavía es muy insuficiente tanto en el frente económico que en el plan estratégico. Además, el Ministro de obras públicas de la época (1877-1879), Charles de Freycinet, después de haber establecido una red del estado (Ley de 18 de mayo de 1878) mediante la adquisición de varias pequeñas empresas en dificultad en el oeste de Francia, presentó la ley de 17 de julio de 1879 ([Plan Freycinet](#)) con la creación de 9000 kilómetros de nuevas líneas.

La aparición de las dificultades financieras

Entre 1870 y 1914, la longitud de la red nacional pasa de 17430 km a 39400 km y la red del Estado se extiende considerablemente en 1909 con la toma de posesión de las líneas hasta entonces concedidas a la Compañía Occidental (Normandía y Bretaña). Esta proliferación de líneas, muchas de las cuales no son rentables, conduce a muchas empresas a una situación financiera difícil, que requiere una mayor intervención del Estado en la gestión de los ferrocarriles. Hasta 1883, la participación del estado fue pensada sólo para cubrir los gastos durante el estudio de proyectos, las saturaciones siendo asumidas por los distribuidores. Los acuerdos del Plan Freycinet, en 1883 entre el Estado y las compañías de establecen un sistema prácticamente inverso del anterior, puesto que ahora los gastos generales son responsabilidad del Estado.

La crisis del ferrocarril

La guerra de 1914 compromete la recuperación financiera que había comenzado. A los importantes daños sufridos en las instalaciones ferroviarias se le une el aumento de los precios, que aumentan debido a la inflación, muy por encima de las tasas autorizadas. En 1920, todas las redes son deficientes. La Convención de 1921, establece una cooperación técnica entre las empresas y solidaridad financiera, no ha podido acabar con el déficit creciente (37 billones fines 1936 o 328,9 mil millones traducido francos 2000, alrededor de 65.40 B\$), debido a la recesión económica de los años 1929-1931, agravado por la aparición de un competidor: el transporte de pasajeros por carretera.

La culminación de esta evolución es la nacionalización de los ferrocarriles en 1937.



La evolución de los Ferrocarriles franceses hacia 1860

Referencias principales (*en francés*):

<http://www.engrailhistory.info>

<http://rubio.eric.pagesperso-orange.fr/historisnef.htm>

http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_des_chemin_de_fer_fran%C3%A7ais

http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_ferroviaire_en_France

<http://www.emse.fr/AVSE/chemfer.htm>

Fin de la 1^a partie. A suivre