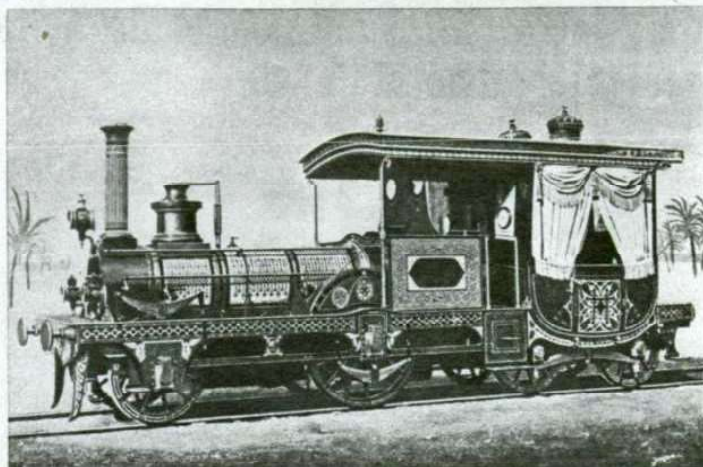
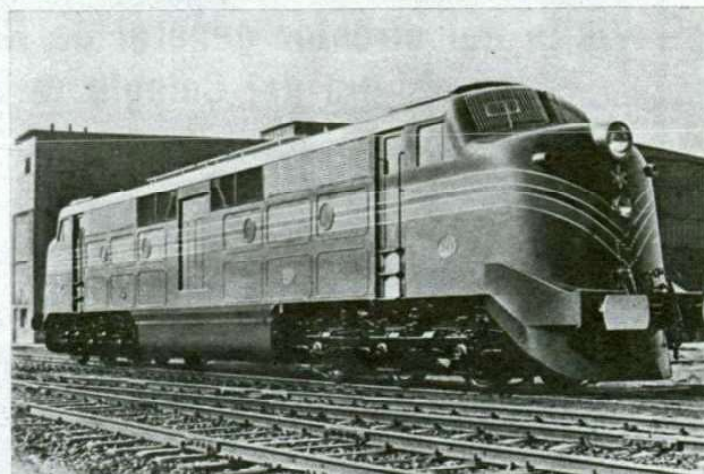


LA HISTORIA D



Locomotora-salón construida en 1862 por la fábrica Robert Stephenson para Said Pachá.



Locomotora diesel-eléctrica Henschel General Motors, de 1900 PS., para los ferrocarriles egipcios. Año 1957.

COMO ya indicamos en el capítulo anterior, Egipto fue el primer país africano que inauguró un ferrocarril (1851). En la actualidad la red egipcia cuenta con 5.033 kilómetros distribuidos en los siguientes anchos: 4.433 kilómetros de ancho internacional de 1,44 metros; 253 de ancho de un metro y 347 kilómetros de 0,76 metros. Los ferrocarriles se han construido principalmente por las regiones fértiles del país, que comprenden la zona de influencia del río Nilo. En la región del delta las líneas forman una apretada malla, mientras que, aguas arriba de El Cairo, solo existe una línea que sigue el curso del río hasta El Shallal. Desde este punto un servicio de buques la une con los ferrocarriles del Sudán en Wadi-Halfa. Otra línea sigue la costa mediterránea desde Alejandría hasta Sollum, cerca de la frontera con Libia. La línea a lo largo del Canal de Suez se prolonga hacia el este, desde Kantara, hasta Gaza, formando la única unión internacional de los ferrocarriles egipcios, ya que se prolonga por Israel, Líbano, Siria y Turquía. Pero la falta de relaciones políticas con Israel, agravadas con los últimos acontecimientos de la guerra de los Seis Días, han impuesto una paralización completa a los ferrocarriles de esta zona.

En cuanto a los proyectos de nuevas líneas, cabe citar la prolongación de 250 kilómetros desde Fayuma al oasis de Bahariya. Los ferrocarriles de Egipto, excepto los 253 kilómetros de ancho de un metro de la Compañía del Bajo Egipto, se encuentran nacionalizados. Entre 1952 y 1965 se llevó a efecto un intenso plan de modernización.

* * *

Apenas tiene importancia la historia ferroviaria de Libia, aunque sus cortas líneas adquirieron gran interés estratégico en la segunda guerra mundial, durante las históricas campañas de Rommel, «el zorro del desierto», y su no menos brillante rival Montgomery. Los ferrocarriles de Libia fueron construidos por los italianos que ocuparon el país, antes dominio turco, en 1911. Emplearon el ancho de 0,95 metros, que por motivos que desconocemos era el que Italia adoptó para sus líneas secundarias. El primer ferrocarril de Libia iba desde Trípoli hasta Azizia. Tenía solo 50 kilómetros; se abrió al tráfico el 1 de mayo de 1913, y más tarde se prolongó hasta Garian. Otra pequeña línea corría hacia el oeste y terminaba en Zuara a unos 117 kilómetros. Al otro lado del golfo de las Sidras o Sirtes, Bengasi era un modesto nudo ferroviario con un ramal de 56 kilómetros hacia Soluk, en el sur, y otro de 108 kilómetros hasta Barce, en dirección este.

Cuando las fuerzas del Eje fueron obligadas a replegarse, destru-

yeron lo poco que los bombardeos aéreos aliados habían dejado en pie. Al ocupar Bengasi los ingleses, en enero de 1943, reconstruyeron primero las vías del puerto para facilitar el desembarco de material, con objeto de apoyar su avance. Luego restablecieron la mayor parte de la vía de Trípoli a Zuara, y, con intención de prolongarla, levantaron la vía del ferrocarril a Garian. Hasta 1944, aún durante la ocupación aliada, se abrieron al servicio público desde Trípoli el tramo hasta Azizia en la línea del sur, y hasta Zania en la del oeste. Actualmente solo funciona el ferrocarril de Bengasi a Barce.

Ya en 1834 se llevaron a Egipto carriles y traviesas para iniciar un plan ambicioso que consistía en comunicar el Mediterráneo con el mar Rojo, cuestión vital para los intereses británicos en la India. Pero la rivalidad franco-inglesa impidió llevar a cabo el propósito. Aquel material acabaría pudriéndose en los muelles de Alejandría.

El jedive Abbas Bajá, deseoso de independizarse de la corte de Estambul, encargó a Robert Stephenson el estudio de un ferrocarril entre Alejandría y Suez. El célebre ingeniero inglés vino dos veces a Egipto. Por cierto que aquí cometió el único gran error de su



Estación de El Cairo y estatua de Ramsés II.

EL FERROCARRIL

XXVIII.-EGIPTO Y LIBIA

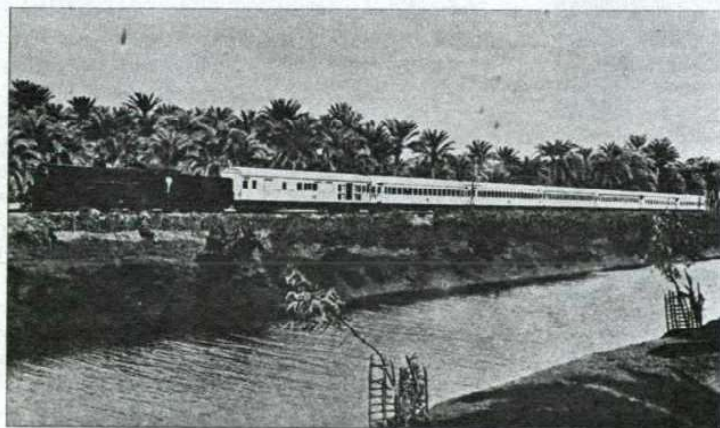
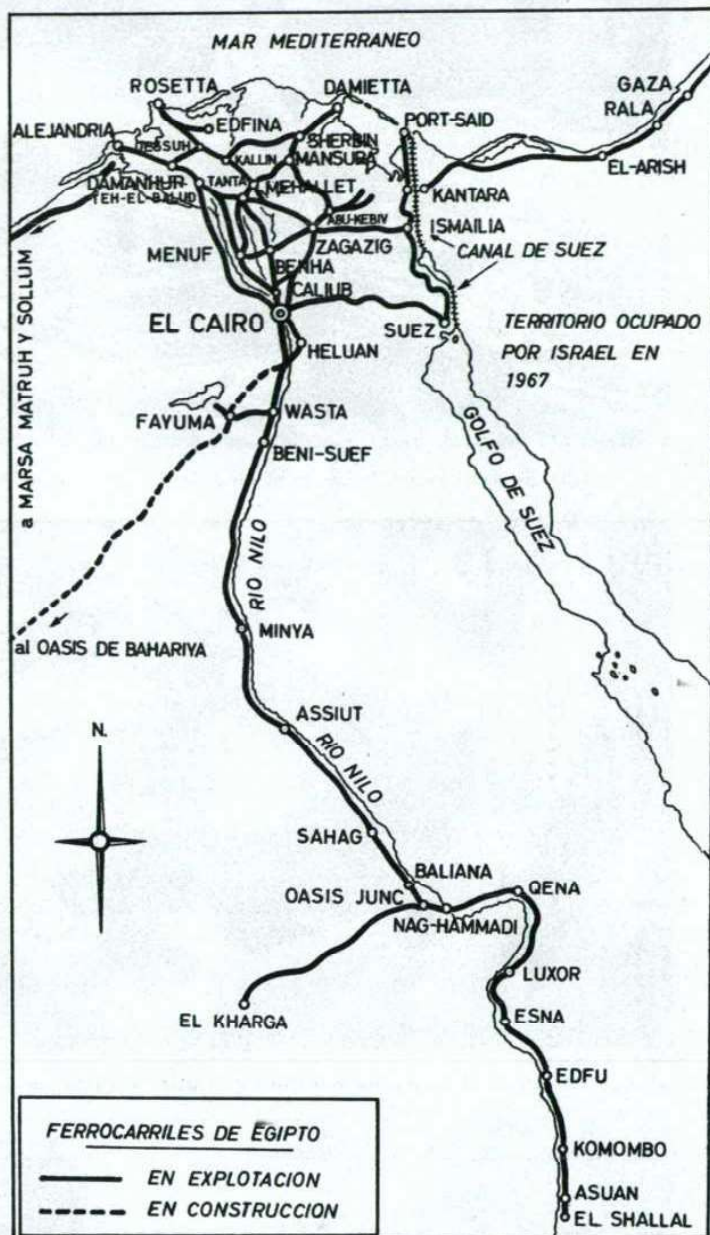
brillante carrera, al desaconsejar que se llevara a cabo un canal a través del istmo de Suez. Encomendados a él los trabajos del ferrocarril, envió 18 técnicos a Egipto. El 1 de septiembre de 1851 se contrata en Londres el material necesario. Las obras se acometen con brío y en el mismo año 1851 se abre a la explotación el primer tramo. Cuando en 1854 se alcanza el punto donde debía tenderse el gran puente sobre el Nilo, se decidió no esperar su terminación y quedó establecido un servicio de buques transbordadores.

Abbas Bajá fallece en 1854. Su tío Said Bajá, que le sucede, tiene sus preferencias orientadas hacia el canal. Hace tiempo que mantiene relaciones con Ferdinand de Lesseps. La construcción del ferrocarril se demora y amenaza paralizarse. Pero con la ayuda de una compañía naviera inglesa lograría terminarse la primera línea completa de ferrocarril en Egipto, entre Alejandría y El Cairo, que fue inaugurada solemnemente el 1 de enero de 1857, aunque aún faltaba por concluir el citado gran puente de Kafer-el-Zayat.

La prolongación del ferrocarril hasta Suez era de sumo interés para Inglaterra, en su política para contrarrestar la creciente influencia francesa representada por Lesseps y su proyectado canal. Argumentaba con habilidad que el ferrocarril estaría siempre sometido al control egipcio, mientras que el canal sería como un nuevo estrecho de los Dardanelos, con grave merma de la soberanía del país. Al estallar la rebelión de la India se acrecienta aún más el interés de Inglaterra ante la necesidad de enviar tropas y abastecimientos. Las obras de la línea de El Cairo a Suez se emprenden en 1857 a través del desierto oriental, y el carril llega a Suez en 1858.

No obstante, también se construyó el canal y su inauguración el 17 de noviembre de 1869 fue el golpe de gracia para el ferrocarril. El tráfico disminuyó hasta desaparecer por completo, y en 1878 se decidió levantar esta línea por la que tanto se había luchado entre bastidores. Sin embargo, en 1930 se volvió a restablecer para evitar el gran rodeo que suponía otro ferrocarril que empalmaba más al norte con la vía que mientras tanto se había tendido en 1890 a lo largo del canal entre Ismailia y Suez.

El jedive Ismail (1863 a 1879) impulsó de nuevo la construcción de los ferrocarriles. Se terminaron varias líneas del delta, donde el cultivo del algodón había adquirido un auge considerable. Y empezó la penetración hacia el sur a lo largo del Nilo. En 1874 se alcanza Assiut, a 368 kilómetros de su origen en la estación de Bulak, al otro lado del río frente a El Cairo. En 1891 se estableció la vía a través del Nilo que enlazó la red del Bajo con la del Alto Egipto. En 1897 la línea del sur se prolongó hasta Kena y en 1898 a Luxor. Desde este punto hasta Asuán, y para economizar gastos, dado que



El expreso del Alto Egipto.

el terreno se volvía abrupto, se eligió el ancho de 1,067 metros. Aunque en 1926 se unificó toda la línea del Alto Egipto al ancho internacional hasta El Shallal.

Durante la guerra de 1914-1918, los aliados construyeron una línea estratégica que partía de Kantara, en la orilla oriental del Canal de Suez, en dirección a Palestina. Por el lado opuesto, los turcos habían tendido una vía en dirección sur. Tras las diversas vicisitudes de la campaña quedó establecida la unión de la red egipcia con la de Palestina, hoy interrumpida por los acontecimientos que están en la memoria de todos.

Curiosa es la historia del puente sobre el Canal de Suez. Su administración no quiso someterse a una servidumbre y puso como condición que terminada la guerra de 1914 el puente establecido tenía que ser suprimido.

Así se hizo y hasta 1942, durante la segunda guerra mundial, no se volvió a montar.

(Gráfico Gómez.)

Gustavo REDER y Fernando F. SANZ