HISTORIA DE LOS FERRO-CARRILES

DESDE SU ESTABLECIMIENTO

EN DIFERENTES NACIONES

HASTA NUESTROS DIAS,

seguida de una noticia

SOBRE LA APLICACION DEL VAPOR Á LA LOCOMOCION TERRESTRE,

de una reseña del material movible,
del fijo de la via y de la parte que diferentes hombres
científicos han tomado en la invencion
del telégrafo eléctrico

POR

D. JOSÉ GIL Y MONTAÑA.

Setiembre de 1866.

BARCELONA.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE NARCISO RAMIREZ Y COMP.ª
Pasaje de Escudillers, núm. 4.
1866.

EGIPTO.

El importante proyecto de establecer una rápida y económica comunicacion á través del istmo de Suez habia llamado la atencion de los ingleses desde hace muchos años, porque la realizacion de esta idea debia acortar en unas 3,000 leguas próximamente la distancia que debia recorrerse entre Europa y sus posesiones de la India, siguiendo la ruta del Cabo de Buena Esperanza. El establecimiento, pues, de un ferro-carril de Alejandría á Suez equivalia en cierto modo á unir el Mediterráneo al mar Rojo, era por decirlo así el proyecto desde remotos tiempos concebido de cortar el istmo, mayormente si se atiende á que los primeros que proyectaron el establecimiento del ferro-carril, emitieron la idea de establecer otro paralelo á él formado de cuatro rails sobre los cuales hubieran circulado las grandes plataformas que debian admitir los buques que, por este atrevido medio, hubieran sido trasladados de uno á otro mar. Pero este último pensamiento ha sido abandonado desde el momento en que se presentó bajo el aspecto de realidad, el colosal proyecto de Mr. Lesseps, á cuya energia y fuerza de voluntad se deberá la apertura verdadera del istmo por medio del canal, cuyas obras están ya muy adelantadas.

El ferro-carril egipcio se construyó bajo la direccion del célebre Mr. Stephenson, el cual adoptó para esta vía el sistema de durmientes de hierro, conocidos en nuestro país con el nombre de conos de Greaves, usados con muy buen éxito en la seccion de Barcelona á Granollers.

La primera seccion de Alejandría al Cairo, de una longitud de 208 kilómetros, se inauguró á mediados de 1856, completándose despues la seccion

del Cairo al puerto de Suez de una longitud de 144 kilómetros, formando así una estension total de 352 kilómetros.

Los trenes que recorren esta línea emplean el tiempo siguiente:

Trenes espresos 1.ª y 2.ª clase.	9 ½ horas.
Trenes que admiten 1.ª, 2.ª y 3.ª clase.	11 »
Trenes de 3.ª clase..	12 ½ »
Trenes de mercancías..	15 ½ »

Los precios son: 1.ª clase ℊ 12.—2.ª clase ℊ 6.—3.ª clase ℊ 3.

La Compañía egipcia ó de Azizich ha organizado un servicio de vapores por el Nilo, que recorren la distancia desde el Cairo á Assaun (1.ª catarata), deteniéndose, en los puntos interesantes de la travesía, el tiempo suficiente para visitar las antigüedades. El viaje se hace comunmente en 25 dias inclusas las detenciones.

En 1862, habiendo aumentado el tráfico en razon á las grandes ventajas que proporciona esta línea, el virey tuvo una entrevista con los directores para tratar de la necesidad reconocida de establecer la doble via.

El Egipto posee además las líneas siguientes:

Alejandría	á Mariouth.	27'20 kilómetros.
	á Meki.	9'60
	á Rassaten..	4'80
Tanta	a Samanud.	33'60
Cairo	á Barragd.	24
»	á Beni Sueff.	121'60

que con la de Alejandría á Suez forman un total de 576 kilómetros. A estas faltan añadir otras de corta estension y cuya longitud no puedo precisar, que se estienden entre el Cairo á Casr-Nin, de Samanud á Mansoura y Damietta y de Damanhour á Afte, que luego se prolongó hasta Rosetta.

Una de las obras espléndidas de los ferro-carriles egipcios es el puente sobre el Nilo en Kasr-Kayat.

La línea de Suez ha proporcionado á la Inglaterra, en la sola conduccion de la correspondencia, una economía de mas de cien mil duros anuales, comparando el coste actual con el que tenia por el mismo istmo, antes de la esplotacion del ferro-carril.

FUNDACION de los FERROCARRILES ESPAÑOLES
SANTA ISABEL, 44
28012 - MADRID