

CRONOLOGÍA BÁSICA DEL FERROCARRIL ESPAÑOL DE VÍA ANCHA

Joaquín García Raya
Fundación de los Ferrocarriles Españoles

La importancia de la cronología proviene de la necesidad de obtener un referente temporal en los análisis históricos. De esta forma, cualquier acontecimiento histórico queda relacionado, tanto diacrónicamente como en sincronía con otros acontecimientos. Aplicando este concepto de cronología al ferrocarril español, ésta nos permitirá analizar el desarrollo de la sociedad española contemporánea, bien en su totalidad o sólo parcialmente.

Sin embargo, rara vez se ha tomado en serio la elaboración de esta cronología, aunque haya unas cuantas excepciones. Quizás quede justificado por una serie de dificultades referidas a la concreción de significados en los términos utilizados y la revisión crítica de fechas mediante unas fuentes que abarcan materiales archivístico, bibliográfico y de hemeroteca.

Partiendo de la cronología ofrecida por Francisco Wais, hemos planteado una nueva cronología mediante su revisión crítica. Esta revisión fue posible gracias a las consultas fontales que abarcan documentos de procedencia muy variada (bibliográficos, de archivos y de prensa); las cuales quedan reflejadas en la bibliografía y en una de las columnas de la tabla cronológica.

En un Anexo a la Comunicación, incluimos esta tabla cronológica, ordenada de manera ascendente según la fecha de la apertura y/o inauguración de la línea completa o de acuerdo a los tramos que iban abriéndose. En algunos casos se ha podido completar ambos campos (el de inauguración y el de apertura). El anexo cuenta además con una lista de las Compañías o de las personas que explotaron por vez primera tales líneas o tramos.

1.- Introducción:

La propuesta de elaborar una cronología del Ferrocarril de vía ancha pareció, en un primer momento, inabarcable por el número elevado de fuentes a consultar y el discernimiento de fechas dadas. Sin embargo, la validez real de este trabajo fue lo más importante para realizarla. Estos dos principios han sido tales que, en buena medida, han marcado el trabajo para esta comunicación: manejar la mayor cantidad de fuentes posibles, contrastándolas y encontrar una respuesta convincente a la pregunta ¿qué más da si una línea o un tramo de ésta se abrió en tal o cual fecha?

Por lo tanto, dos interrogantes se presentaron desde el inicio de la propuesta: 1) el porqué establecer una cronología básica del ferrocarril de ancho ibérico y 2) cómo realizarla. Lo que nos lleva a simplificar dichas preguntas a dos conceptos: justificación y técnica metodológica. Ambos conceptos fueron básicos para estructurar la Comunicación.

Para comprender la necesidad de una cronología, primero debemos valorar el concepto del tiempo, lo cual puede parecer ajeno a cualquier análisis histórico. Ahora bien, no podemos comprender qué es una cronología, si con anterioridad, hemos obviado el significado del vocablo “tiempo” y los problemas que éste plantea a la historiografía. Una vez realizada esta valoración, pasaremos a buscar la razón o las razones que permitan la existencia de una cronología peculiarmente ferroviaria y, por lo tanto, justifiquen dicha elaboración.

El segundo apartado tiene el encabezamiento de técnica metodológica. Entendemos por técnica metodológica la definición ofrecida por Julio Aróstegui, como todo aquel proceso para acceder a la realidad histórica¹. En concreto, nos referimos a la metodología llevada para elaborar esta Cronología. Este apartado posee algunas subdivisiones referidas a determinados problemas terminológicos que Ramón Cordero y Fernando Méndez plantearon hace ya algunos años y que su aplicación a esta Cronología afecta de manera meridiana. Estos problemas son los referidos a la terminología utilizada, muy variada y que en buena medida ha provocado verdaderos dislates. También se ofrece una taxonomía del material utilizado para la elaboración de esta cronología, de acuerdo a la clasificación dada por el profesor Manuel Tuñón de Lara en 1984. No podíamos olvidar la importancia que tienen algunas fuentes sobre otras y a esto dedicamos un pequeño apartado final.

2.- Justificación:

Si pretendemos justificar la necesidad de una cronología para el ferrocarril de ancho ibérico, lo primero que debemos hacer es una valoración sobre el concepto del tiempo y su pertenencia a la historiografía. Posteriormente, verificaremos si es posible su medición, para después extendernos sobre la oportunidad de redactar esta cronología.

¹ Aróstegui (2001), p. 349.

2.1.- El tiempo en la historiografía:

Marc Bloch² puso como objetivo esencial de la historiografía el estudio de las sociedades vertebradas en su temporalidad. Por lo tanto, el radical “tiempo” es una variable histórica imprescindible. Viene a ser un ambiente que rodea e incluso encadena las acciones humanas al conjunto de las otras acciones contemporáneas, pretéritas y futuras, permitiendo el conocimiento historiográfico en su totalidad. Ahora bien ¿Qué debemos entender por “tiempo”?

El tiempo, en su concepción aristotélica, va unido indisolublemente al cambio de estado. Es decir de un antes y un después, donde los elementos han sufrido una variación, la mayor parte de las veces, relacionadas con el movimiento. El movimiento aquí no es entendido como desplazamiento o velocidad, sino como analogismo de alteración, cambio o perturbación de una situación.

Cuando la persona o las personas son el principal actuante, de forma activa o pasiva, este tiempo pasa a ser conocido como tiempo histórico. El tiempo histórico está compuesto por diversas estructuras, las cuales son conjuntos de relaciones humanas perfectamente definibles. Por lo tanto, el tiempo histórico aparece cuando las sociedades pretenden alterar algunas de estas relaciones en su beneficio, mediante determinados mecanismos modificadores. Estos mecanismos también son conocidos como acontecimientos.

De esta manera, lo que conocemos como análisis histórico, debe explicar a la vez las estructuras y los grupos existentes anteriores al cambio, los mecanismos modificadores y los actores intervinientes; además de las variaciones resultantes aportadas por estos. Desde esta perspectiva, cualquier acontecimiento produce algún movimiento con un resultado, aunque nos pueda parecer que no es así³.

2.2.- Medición del tiempo histórico:

La medición del tiempo histórico permite entender la relación tensional entre cambio y perduración de una estructura, además de acercarnos a otras estructuras y coyunturas concomitantes, conociendo sus interrelaciones, sus rechazos o sus particularidades.

Ahora bien, los atributos del tiempo físico y el histórico son radicalmente distintos, por lo que la medición interna del tiempo histórico es más complejo. Al ser el tiempo histórico, unidireccional y discontinuo, no admite la aplicación de las magnitudes del tiempo físico en un principio (carácter cíclico y desarrollo continuo). Es decir, la velocidad de las variaciones fija el tiempo histórico independientemente de la medición del tiempo físico, cuyo movimiento es, recordémoslo, a ritmo de calendario o reloj.

² Bloch (1952), pp. 26 y 27.

³ El Movimiento Obrero, el Ferrocarril, etc., alteraron determinadas relaciones dentro del sistema productivo de la economía capitalista. Ahora bien, la pregunta es si estas variaciones produjeron modificaciones significativas que llevasen a un cambio estructural del sistema, o fueron asumibles por aquél, no variándolo sustancialmente.

Pese a que el tiempo histórico no es cuantificable, según las magnitudes establecidas comúnmente, la única medida temporal posible procede del tiempo astrofísico, pues éste es la única medición a la que podemos acceder; permitiendo así el conocimiento histórico interno, que de otra forma escaparía a cualquier medición. La utilización obligatoria del tiempo físico, como única forma posible de medición, nos obliga a trasladar los acontecimientos a una escala conceptual distinta a la que los corresponde.

Esta aceptación del tiempo externo, aunque sea de forma resignada, obliga también a aceptar la utilización de su terminología, aunque sea también con resignación. Tampoco podemos olvidar que las personas al actuar sobre y desde las estructuras, el único tiempo que tienen interiorizado es el tiempo externo, por la percepción del tiempo físico y de ritmo repetitivo, transmitiéndolo sobre sus acciones modificadoras o estabilizadoras de las estructuras históricas.

Esta contaminación del tiempo externo dentro del tiempo histórico es otra razón para comprender la importancia de la cronología histórica. Concepto que ya podemos definir como la adaptación del tiempo físico al tiempo interno de los acontecimientos históricos.

2.3.- Importancia de la cronología ferroviaria:

Cualquier cronología sobre el ferrocarril español evidencia una serie de contactos con el marco social, económico y político hispano. Como muy bien explica Marc Bloch, es imposible entender y estudiar una individualidad aislada de su conjunto; de igual forma que este sistema no es reconocible en su totalidad sin haber comprendido inteligiblemente cada una de las individualidades y sus relaciones que lo conforman.

La aparición del ferrocarril en el territorio peninsular es un acontecimiento cuya progresiva implantación permite comprender los ritmos y deficiencias del nuevo sistema socioeconómico, del cual es un representante. No el único, aunque sí el dotado de una importante especificidad. Pero, al mismo tiempo, este nuevo sistema socioeconómico, al imponer un reflejo de su comportamiento, transmite al ferrocarril sus limitaciones sobre todo. Esta apreciación parecer escapar a aquellos investigadores, quienes ven en el ferrocarril la causa de las limitaciones, de las incapacidades sociales y económicas del siglo decimonónico hispano; en vez de comprender que el sistema ferroviario español es únicamente la consecuencia, el reflejo de las incapacidades, de las limitaciones de la sociedad española.

La determinación de la apertura de cada línea ferroviaria, o de los diversos tramos, no aparece en la historiografía ferroviaria como una parte baladí; exclusiva para celebraciones políticas en su momento o en sus aniversarios. La apertura de los tramos o de la línea nos permite indagar sobre multitud de problemas administrativos y económicos a los que las Compañías hubieron de hacer frente. Pero también, la apertura significaba la puesta en explotación, el inicio de las amortizaciones posibles del capital invertido; pero también el comienzo de no pocos problemas comerciales y de relaciones

laborales. Es la aparición de una organización empresarial caracterizada por una diversificación contable, por el número elevado de trabajadores y por su extensión geográfica.

Es decir, la cronología no es sólo un hito, sino también una cesura en la forma de entender el negocio. Negocio marcado, no lo olvidemos, por la temporalidad. Desde el momento de optar a una concesión ferroviaria y conseguir ésta, las fechas, los plazos, pasan a ser de suma importancia y que únicamente su percepción cotidiana parece restar un poco de esta importancia. Ahora bien, como toda percepción posee un carácter marcadamente subjetivo y, por tanto, carece de un significado fundamental. Además, la fuerza motriz de los transportes apenas había evolucionado y la infraestructura para transmitir la información, con mayor rapidez, comenzaba a desarrollarse en aquellos momentos⁴.

3.- Técnica metodológica aplicada a esta Cronología:

La elaboración de una Cronología sobre la Vía ancha evidencia determinados problemas metodológicos que dificultan su elaboración. A estos problemas metodológicos, Ramón Cordero y Fernando Méndez dedicaron hace años unas páginas esclarecedoras, las cuales han sido de gran ayuda para comprender la dificultad en que desarrollamos nuestro análisis⁵.

Dos de los problemas fundamentales para obtener una Cronología sobre este tema son: 1) la pluralidad de términos utilizados, cuyos significados distintos no han sido impedimento para su suplantación; y 2) la posibilidad de fuentes a las que acogerse. La solución vino al desarrollar algunas técnicas terminológicas y taxonómicas como instrumentos que permitieran realizar nuestro objetivo con una mayor precisión.

3.1.- Terminología:

Partimos de la idea de que buena parte de los errores se deben a la existencia de una gran cantidad de vocablos, cuyos significados son muy concretos; aunque la literatura ferroviaria no lo ha entendido así, solapándolos la mayor parte de las veces.

Esta depuración terminológica, con ser importante, no ayuda mucho a comprender algunos casos particulares que las circunstancias de estos pueden provocar no menores confusiones. Finalizamos este apartado con lo que podríamos llamar la semántica de las inauguraciones o de las aperturas; es decir, comprobaremos empíricamente como en algunos casos se utilizaron determinadas fechas, con un significado ajeno al de la explotación.

⁴ El telégrafo óptico apenas si consiguió su implantación en parte del territorio español, cuando fue sustituido por el eléctrico. En cuanto al telégrafo eléctrico y al transporte del correo postal, el ferrocarril fue pieza clave para el desarrollo de ambos, por lo que la importancia del ferrocarril y su implantación no sólo se ciñó al transporte de mercancías y de personas. También la transmisión de información, contó con su apoyo.

⁵ Cordero y Méndez (1978), pp. 232–241.

3.1.1.- Definiciones:

Proponer una terminología correcta encuentra dos problemas de necesaria solución: 1) el significado preciso y 2) el encontrarnos que estos términos han podido ser utilizados erróneamente desde un primer momento. Para solucionar ambos problemas, hemos pretendido elaborar las posibles definiciones de las formas más precisas, analizando tales conceptos detalladamente, contrastándolos entre aquellas fuentes que lo permitían, sobre todo en los Documentos Oficiales de las Compañías ferroviarias o con la prensa, especialmente la especializada.

- Inauguración de trabajos: la inauguración de los trabajos es una fecha que las Compañías tenían muy en cuenta por su indudable calado social, pero también como comunicación dada al Gobierno por alguien ajeno a la Empresa, pues las Compañías estaban obligadas a iniciar los trabajos en una fecha dada en la Concesión que habían aceptado. De aquí que revistiera carácter solemne. Si bien no nos afecta respecto a la inauguración o puesta de servicio, sí permite ayudarnos a comprender el concepto que se tenía del vocablo “inauguración”.
- Finalización de las obras: Entendemos por finalización de las obras cuando ya no se hace más de esta acción constructiva (para evitar suspicacias respecto al mantenimiento). En algunas ocasiones, la línea era recepcionada y abierta a la explotación faltando alguna obra por realizar todavía, si bien se entiende que la explotación no se vería afectada seriamente.
- Recepción: Una vez que se entendía construida la obra, con las posibles limitaciones que acabamos de apuntar, se solicitaba rápidamente a la Dirección General de Obras Públicas, la presencia de los Ingenieros para efectuar la medición contrastada que permitiese el establecimiento de las tarifas, además de observar las posibles deficiencias y carencias para su inmediata solución. En caso de que estas no fueran imprescindibles para el desarrollo de la explotación la línea o el tramo de ésta era autorizada para su puesta en servicio comercial.
- Inauguración: En cuanto a inauguración lo tomamos como el dar principio a un acontecimiento con alguna ceremonia o solemnidad. En nuestro caso la ceremonia estaba presidida en muchos casos de un gran boato, como la puesta en circulación de algún convoy especial, con diversas autoridades civiles, militares y eclesiásticas⁶; cuya repercusión en la prensa contemporánea era general. Mientras que el término de “verificación” de la inauguración es un concepto ambivalente. Es decir, puede entenderse de dos formas, como la misma celebración o, por el contrario, comprobar mediante una nueva operación o acto dicha inauguración. Nosotros, al estimar como inauguración el carácter solemne, entendemos que la verificación se refiere al acto inaugural.

⁶ A veces dependía de la importancia intrínseca de la obra construida.

- Apertura: Un último término sería la apertura al servicio o a la explotación. En este caso no hay ninguna dificultad para entender que se refiere al primer día de circulación grafiada con carácter comercial. Queda otro concepto que escapa todavía a un significado específico y que fue utilizado por la prensa especializada. Este concepto es “primera circulación” que deberá estar relacionado con la expresión de que ese día llegó la locomotora por vez primera a alguna población⁷.

3.1.2.- Singularidades:

Queremos comenzar este apartado, indicando la necesidad de un análisis detenido en la lectura de las fuentes. No podemos dar por válido un dato sin verificarlo, con otras fuentes o incluso con la misma fuente. Sirva el siguiente ejemplo.

La Gaceta de los Caminos de Hierro de 1878, en su página 628, asegura que “el miércoles último (02/08/1878), se inauguró el trozo del ferrocarril gallego de Sarria a Lugo”, o sea más o menos dos años antes de lo que comunican la fuentes de la Dirección General de Obras Públicas y juntando ambos tramos, pues hubo división de esta sección en la Puebla de S. Julián. Ahora bien, unas páginas más adelante (p. 663), la Gaceta de los Caminos de Hierro del 02/10, dice que “la inauguración de las obras del ferrocarril desde Lugo a S. Julián se ha celebrado con gran solemnidad”, con banquete incluido y asistencia de distintas personalidades. Esta información queda relacionada con la ofrecida por las Memorias de Obras Públicas, respecto a la apertura a la explotación.

La noticia de la inauguración del tramo reaparece en la página 649 (03/11/1878). En el Estado de los ferrocarriles españoles, en Octubre de 1878, al tratar sobre los tramos de los ferrocarriles del Noroeste abiertos en Galicia a la explotación, ofrece dos secciones: Palencia-Brañuelas y Lugo-La Coruña, mientras que en Asturias estaba abierta León-Busdongo y Pola de Lena-Gijón. Existe además un artículo del periódico La Época, publicado por la Gaceta dos veces posteriores a la presunta inauguración (la primera vez, el 08/09/1878). En la Gaceta misma aparece el 10 de noviembre la autorización para que se construyan siete kilómetros de la sección Lugo-Sarria.

Inauguración también puede interpretarse como apertura, pero siempre que venga acompañado de “al público”. Es decir: “se ha inaugurado para el servicio público”. Esto sucede, por ejemplo en las páginas 450-451, de la Gaceta de los Caminos de Hierro del año 1875, cuando se refiere al tramo Granollers-Vic.

Otra situación que puede presentarse es la diferenciación de mercancías y de viajeros a la hora de poner en explotación la línea o el tramo. A veces encontramos la autorización oficial para la explotación de las mercancías antes que la autorización para el servicio de viajeros. Tal es el caso, entre algunos otros, del tramo Alcázar de San Juan-Manzanares,

⁷ Esta máquina arrastraría una composición propia del trabajo de la vía, y no una composición de carácter comercial.

abierto sólo para mercancías el 15/06/1860, mientras que los viajeros esperaron al 01/07/1860. Entendemos que la situación posible sea la existencia menores requisitos facultativos para el transporte de mercancías que de personas. En este caso, con doble apertura, adoptamos ambas fechas, pues el hecho diferenciador por parte del personal facultativo del Ministerio, nos parece lo suficientemente importante para tenerlo en cuenta. En el caso contrario, cuando los viajeros fueron admitidos antes que las mercancías, lo relacionamos con las presiones ejercidas por los pueblos del territorio cruzado por el ferrocarril.

Un caso muy particular es el de la línea Huelva-Ayamonte, abierta a mercancías en plena Guerra Civil, mientras que el tráfico de viajeros fue permitido ya en los años cuarenta. Indudablemente, el valor estratégico de la cercana frontera portuguesa para las tropas levantiscas hizo que el tráfico de mercancías tuviese primacía absoluta. Este caso es muy necesario a tener en cuenta para quien estudie la relación del ferrocarril con nuestra Guerra Civil.

En otros casos, la apertura por tramos puede inducirnos a una equivocación, si pensamos en las inauguraciones. No es difícil encontrar al finalizar estos tramos y ponerlos a la explotación, sucediese un acto inaugural. Ahora bien, esto no implicaría que una vez finalizada toda la línea, pasado incluso varios años, se procediera a una inauguración de ésta. Esto obliga, de nuevo lo indicamos, a un análisis muy detenido de las informaciones de nuestras fuentes.

Otra particularidad que debemos tener muy en cuenta es que en algunos casos no existiera inauguración oficial o ésta fuese sustituida por algún acto protocolario menor, incluso algún acto benéfico, dejando apenas rastro en las hemerotecas. También pudo ocurrir que la inauguración oficial y la apertura fuese el mismo día. En otros casos encontramos la utilización de la vía férrea anterior al permiso gubernativo. Esta singularidad puede deberse a la utilización de los trenes de trabajo subrepticamente por las Compañías de forma comercial. Este uso también puede deberse a causas ajenas a las mismas Compañías⁸.

3.1.3.- Semántica de las inauguraciones:

Las inauguraciones con personalidades de gran relevancia obligaba, en unos cuantos casos, a encontrar algún día libre en el calendario de estas personas, o incluso retrasar el acto, por no poder estar presente alguna de las personalidades. Esto fue lo que ocurrió a la Compañía M.Z.A., cuando pretendió inaugurar la línea Madrid-Zaragoza el 18/05/1863. No pudo hacerlo, en cuanto que la reina estaba de viaje en esas fechas y se postergó para el 08/06/1863.

⁸ En el Archivo Histórico de Albacete hay la suficiente documentación que permite entender que la línea entre Villarrobledo y Albacete se abrió con anterioridad. Con fecha del 25/08/1854 el Excmo. Gobernador de la provincia solicita a José Salamanca la posibilidad de utilizar dicho tramo, con pases de 20 rs. vn. destinados a la Milicia Nacional, y otros de 4 rs. vn. a beneficio de la Milicia Nacional y del Hospital de de la Caridad.

Pero este pequeño apartado pretende mostrar que la elección de determinadas fechas estaba condicionada a significados ajenos a la explotación del ferrocarril. Hemos elegido unas pocas fechas, pero de indeleble valor, ofrecidas por el aparato fontal y bibliográfico.

La importancia del ferrocarril, para el territorio que atraviesa, no escapa a nadie, sobre todo para quienes lo hicieron posible. Hay determinadas líneas cuyas aperturas podemos considerar en una fecha determinada por razones puramente comerciales. Así la inauguración de la línea Málaga-Fuengirola como ancho RENFE, fue el 31/07/1975. Evidentemente se pretendía una inauguración, cuya coincidencia fuese con el máximo apogeo turístico. También es posible que la apertura del tramo Madrid-El Escorial el 10 de agosto, coincidente en el calendario con el santo protector del monasterio, tuviera su carga comercial; aunque no descartamos sus razones políticas. Ahora bien, estas razones no escapan en algunos casos. Las inauguraciones del ferrocarril que une Barcelona con su aeropuerto y de la Terminal de Contenedores de Madrid-Abroñigal, fue el 18/07/1975. Pero el caso más llamativo fueron los tramos que componen la línea Almansa-Valencia. Todos ellos fueron inaugurados en el mismo día y mes, aunque en distinto año. Esta casualidad no fue otra que el deseo de José Campo de enlazar sus ferrocarriles con la monarquía; pues tal fecha, el 19 de noviembre, era el aniversario del natalicio de Isabel II.

Sin embargo, otras veces eran puro ejercicio de “coser” trayectos, aprovechando la estancia de la personalidad deseada. Esto fue lo que ocurrió, por ejemplo en la inauguración por el rey de la línea Barcelona-Zaragoza, el 16/09/1861. Ya en Zaragoza, se aprovechó para inaugurar el trayecto Tudela-Casetas de la línea Zaragoza-Alsasua.

3.2.- Análisis de otras cronologías:

Llegamos así al concepto fontal, pero antes pretendemos, muy brevemente, ocuparnos de las Cronologías elaboradas sobre el ferrocarril español de vía ancha. Éstas, hasta ahora, han sido varias: la aparecida en la obra de Aníbal Casares Alonso, economista y adscrito a diversos departamentos ministeriales, es la primera que analizamos. Este autor incluyó una cronología al hacer un estudio histórico y económico de las construcciones ferroviarias en el siglo XIX⁹. Cuyo título ya nos indica de la limitación temporal, restringida al siglo XIX. Su utilización es bastante complicada en cuanto mezcla además los ferrocarriles de vía estrecha con los de vía ancha.

Otra cronología procede del libro de Francisco Wais, ingeniero ferroviario cuya carrera comenzó en la compañía del Norte, continuando posteriormente en RENFE, llegando a ser Director del Museo Ferroviario, cuando éste tenía su sede en el Palacio de Fernán Núñez. Sus publicaciones no sólo se refieren a “contar” la historia de los ferrocarriles españoles. Su labor literaria también llegó a la apología de los ingenieros ferroviarios¹⁰.

⁹ Casares Alonso (1973).

¹⁰ Publicó sendos artículos sobre las figuras de Eduardo Maristany y de Félix Boix, ingenieros ambos y altos directivos de las Compañías M.Z.A. y NORTE, respectivamente.

Pero donde mejor mostró su oficio fue en las publicaciones (varios artículos y un libro), dedicadas a la explotación ferroviaria. Su cronología dista de ser completa, no ya sólo por finalizar en 1959, también por sus muchos errores, y por no indicar la fuente de donde recoge tales datos.

En la Biblioteca Ferroviaria encontramos una cronología en un documento interno de RENFE. En 1981, Juan del Pozo Mozos, Jefe de Servicio en la Dirección de Transportes de RENFE, elabora un informe sobre la explotación económica de las líneas que hasta ese momento tenía asignada la Compañía ferroviaria. La justificación de este informe procede de la determinación de implantar determinadas medidas, buscando una racionalización económica, tanto en cada una de las líneas, como en el conjunto de la Red. Juan del Pozo incluyó una completísima tabla cronológica, con las fechas de las inauguraciones, formando parte de este informe. Los datos obtenidos para su elaboración proceden del Archivo de Obras e Instalaciones de RENFE.

Con motivo de la celebración del centenario del ferrocarril en España, la Revista de Ferrocarriles y Tranvías, publicó un número extraordinario con diversos artículos, algunos de ellos de verdadero interés. Estos artículos fueron firmados por personas muy unidas al ferrocarril, como José María Lacave, en aquel momento Director del Ferrocarril de Minas de Aznalcollar al Guadalquivir o Miguel Otamendi, Director del Metropolitano madrileño. El número especial comenzaba, a parte de la editorial, con un artículo sobre “El establecimiento de los ferrocarriles españoles”, firmado por Enrique Pastor Pacheco. Destacamos este nombre debido a que en el interior del artículo ofrece una cronología que Francisco Wais copia casi literalmente, incluso muchos de los errores tipográficos. Esta cronología finaliza con la fecha del 26/11/1947, con la entrada en servicio de Arguisuelas-Enguidanos.

Si bien no podemos entender como tal cronología, el inventario que realiza actualmente Alberto García Álvarez, de todas las líneas de ferrocarril de Vía Ancha, queremos aquí incluirlo. Su ayuda, al permitir consultar su trabajo, nos ha sido de una gran utilidad para fijar la apertura en determinadas líneas o tramos de éstas.

3.3.- Taxonomía:

En la actualidad no podemos hablar de las fuentes como algo exclusivo a los documentos archivísticos¹¹. En la actualidad, entendemos por fuentes todo aquel bien material e inmaterial que nos provea de algún tipo de conocimiento sobre la realidad histórica. Este carácter heterogéneo de las fuentes fue elevado a paradigma por la escuela de los *Annales*. Sin embargo tuvo una implantación progresiva, debido a los trabajos de campo, relacionados con la Arqueología.

¹¹ El artículo 59.1 de La Ley del Patrimonio Histórico Español define a los Archivos, como aquellos “conjuntos orgánicos de documentos, o la reunión de varios de ello, reunidos por las personas jurídicas, públicas o privadas, en el ejercicio de sus actividades, al servicio de su utilización para la investigación, la cultura, la información y la gestión administrativa. Asimismo, se entienden por Archivos las instituciones culturales donde se reúnen, conservan, ordenan y difunden para los fines anteriormente mencionados dichos conjuntos orgánicos.

Sin embargo, para este estudio sólo hemos desarrollado la parte textual. El análisis de la implantación del sistema ferroviario obliga a una cronología muy delimitada temporalmente. Ante lo cual, la única fuente capaz de ofrecer esta cronología absoluta es la de carácter textual. Este uso exclusivo de textos no pretende entrar en contradicción con lo escrito en el párrafo anterior: al referenciar una fecha quizá fuese más objetiva la grabada en alguna placa que en determinados textos, como hemos visto más arriba¹². Pero se hace evidente la más correcta apreciación temporal de las fuentes textuales, que otros tipos de fuentes materiales e inmateriales.

Al elaborar el apartado de bibliografía y de fuentes, hemos rechazado la taxonomía múltiple ofrecida por Julio Aróstegui¹³, quizá la más completa de las elaboradas hasta la actualidad. Pues al elaborar esta cronología sólo hemos utilizado material textual. De esta forma, la distinción se reduciría a “narrativa” o “no narrativa”. Respecto a aplicar el criterio intencional, no creemos conveniente su utilización por ser más un carácter evaluativo básico de cualquier tipo fontal que propiamente una taxonomía, aunque puede llegar a una clasificación posterior.

La taxonomía utilizada es la que ofreció el profesor Manuel Tuñón de Lara¹⁴, aunque con matizaciones en aras de una mejor y más clara ubicación de los documentos. Esta clasificación entiende como bibliografía, aquella documentación que no contiene material histórico de primera mano, subdividiéndola en general, concretos y un tercer apartado que admite algunas informaciones propiamente fontales, por lo cual posee un carácter mixto. En cuanto a lo considerado como propiamente fuente, es decir, aquellos documentos o testimonios que aparecen tal cual fueron realizados en su momento, sin haber sufrido ninguna reelaboración posterior, ha sido objeto de una clasificación según su naturaleza.

En el apartado de Documentos, hemos procedido a una división entre las “Colecciones legislativas”, de conocimiento público y los “Documentos oficiales de las Compañías”, en los cuales englobamos tanto los Documentos Oficiales¹⁵ (concesiones o compras), como los destinados a los diferentes servicios de la Compañía, cuyo destino dan a entender un uso interno. Este último criterio, nos ha obligado a crear un apartado exclusivo para las Memorias de las Compañías, leídas en las diversas Juntas de Accionistas: documento elaborado por las Compañías, pero cuyo uso se destinaba a un conocimiento público. Respecto al apartado de la prensa se ha llegado a una división sencilla referida a prensa general y especializada, la mayoritaria.

Esta taxonomía se completa con el uso del AHF, cuya prodigalidad de datos, lo hacía entrar en un grupo aparte del resto, además de diferenciar lo que podemos considerar

¹² Ballart, Josep (1997, pp. 93 y ss.), establece una interesantísima comparación entre la fuente de origen textual y aquella de naturaleza objetual.

¹³ Aróstegui (2001), pp. 381 y ss.

¹⁴ Tuñón de Lara (1984), pp. 27 y ss.

¹⁵ Estos documentos oficiales, que en el caso de MZA estaban perfectamente impresos, recogen toda la normativa jurídica que afectaba a cada una de las concesiones.

propio de las bibliotecas, de las Hemerotecas y de los Archivos. Un último razonamiento sobre la bibliografía, refleja determinadas dudas sobre la ubicación taxonómica de algunos textos utilizados. El más llamativo es el texto elaborado en 1940, por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, sobre su historia. Su prodigalidad de datos fontales, si bien de forma indirecta, hacen difícil su ubicación. Lo mismo podemos decir sobre el texto de la Compañía “Andaluces” dedicado a sus concesiones, si bien su privacidad fue lo más llamativo para situarlo como documento oficial de la Compañía.

3.4.- Prelación:

La constatación de una terminología y taxonomía variadas y complejas, nos lleva a un apartado final referido a la prelación de las fuentes. En la tabla cronológica, hemos recogido la mayoría de las fechas y sus procedencias. Tanto las referidas a inauguraciones como a aperturas. Todas estas ordenadas de forma ascendente. En muchos casos, las equivocaciones quedan reflejadas sin necesidad de comentario al ponerlas en comparación.

Ahora bien, ¿a cual damos mayor importancia o validez? Pensamos que los documentos más fiables proceden de la prensa y de los Documentos Oficiales de las Compañías (bien de biblioteca o de archivo). En cuanto a la prensa, la más fiable puede ser la recogida como prensa general, sobre todo si es de carácter local. En la prensa especializada hemos observado determinados errores, que nos llevan a un análisis más detallado. En muchos casos, las noticias que publican proceden de la misma Compañía, por lo tanto el error lo consideramos mínimo.

La posibilidad de trabajar con documentos de las Compañías podemos calificarla de imprescindible. Para las Compañías era de gran importancia indicar cuando era la apertura a la explotación de tramos o de líneas completas en las Juntas de Accionistas. Sin embargo, los Documentos de las Compañías, no sólo se ceñían al informe dado a las Juntas de Accionistas. Muchas veces, podemos consultar la fecha de una apertura, de la inspección facultativa, en la correspondencia mantenida entre las diferentes Compañías, o entre los mismos servicios de éstas.

3.5.- Apuntes para entender esta cronología:

Cualquier cronología parte de una necesidad para situar los acontecimientos históricos en un momento preciso y, al mismo tiempo, relacionarlos con otros. Esto permite un conocimiento exacto de la sociedad, tanto desde el ámbito sincrónico, como desde una vertiente diacrónica.

Desde este planteamiento, cualquier tabla cronológica (la nuestra no es una excepción), la consideramos incompleta. No ya sólo desde su aspecto diacrónico, en cuanto que los acontecimientos se suceden unos a otros a manera de estratos geológicos. También, el continuo análisis de los acontecimientos permite incorporaciones de nuevas fuentes. Todo esto obliga a constantes revisiones. Estas incorporaciones de nuevos datos no son

pura teoría, ya que nosotros mismos hemos tenido tal experiencia, incorporando datos finales cuando pensábamos que la tabla debíamos cerrarla, aceptando lo que las fuentes nos indicaban hasta ese momento (nos referimos al tramo Zafra-Jerez de los Caballeros).

Aparte de esta incorporación de nuevos datos, queremos indicar que rechazamos la inclusión de variantes en cuanto que no incorporaban una gran información. En cambio, sí podía producir algunos errores. Referente a los ramales, hemos comprendido que su elevado número, provocaría una desmesurada amplitud. La tabla cronológica elaborada queda referida a líneas o a tramos de éstas en el momento de ponerse a la explotación. De igual forma, hemos entendido que incorporar las líneas de ancho internacional permitiría comprender mucho mejor el ancho ibérico, también conocido como ancho normal. Pensemos que hubo diversos intentos de pasar del ancho ibérico al ancho internacional, cuando aquél no era conocido como ancho RENFE.

En el anexo hemos elaborado una lista de las primeras personas, físicas o jurídicas, que explotaron dichas líneas o tramos. Tal y como se recoge en la primera columna de la tabla cronológica. No hemos querido entrar en las posteriores fusiones o absorciones, pues entendemos que este no era el lugar.

4.- Conclusión:

Podemos concluir que la utilización de una cronología ferroviaria no es, con mucho, un puntillismo. La cronología ferroviaria, como cualquier otra cronología, permite conocer los acontecimientos historiográficos con toda su amplitud. Las sociedades se transforman mediante una tensión constante entre lo perdurable o estructural y los continuos movimientos coyunturales que pretenden su acomodación en dicha estructura. La aparición del ferrocarril y su instalación en la Península Ibérica es una buena fuente de conocimientos para permitir conocer una de estas tensiones.

Sin embargo, no podemos olvidar que conocer a la perfección la apertura de las líneas ferroviarias es de gran importancia, no sólo para los estudios, sino que también tuvo su lado práctico. En el momento del rescate por parte del Gobierno español, en el año de 1941, la mayoría de las líneas de las grandes Compañías aún poseían el carácter jurídico de concesión. El pago a realizar por parte del Estado a las Compañías, intentó ajustarse a ese tiempo que faltaba para la reversión de la explotación. Tal tiempo fue fijado con una gran puntualidad por parte de las Compañías.

Ahora bien, no podemos dejar de valorar la Cronología como un instrumento para el conocimiento histórico. El sobrepasar este punto puede hacernos caer en el error de tener entre las manos algo de mayor importancia que la verdadera. Las fechas de comenzar la explotación o cuando se inauguraba una línea o un tramo, eran la expresión de unos conocimientos técnicos, de unas actuaciones administrativas, de unas organizaciones empresariales y de unas intenciones crematísticas y políticas, propias de una sociedad a lo largo de una secuencia temporal. No podemos olvidar esto. De otra

forma, si lo olvidamos y sólo memorizamos unas fechas aisladas de su significado histórico, estaríamos ante el recitativo de una nueva lista colegial.

5.- Bibliografía:

A. Bibliografía:

A.1. General:

- ANDERSEN, Hans Chinstian; (1991); *Viaje por España*. C.E.C.I.S.A. Madrid.
- ARÓSTEGUI, Julio; (2001), *Investigación histórica. Teoría y Método*. Crítica. Barcelona.
- BALLART, Joseph; (1997); *El patrimonio histórico y arqueológico: valor y uso*. Ariel. Barcelona.
- BLOCH, Marc; (1952). *Introducción a la Historia*. Fondo de Cultura Económica. México.
- BRAUDEL, Fernand; (2002); *Las ambiciones de la Historia*; Crítica. Barcelona.
- CORDERO, Ramón y MENÉNDEZ, Fernando; (1978); “El sistema ferroviario español”. *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Servicio de Estudios del Banco de España. Madrid.
- SALMERON I BOSCH, Carles; (1988); *El tren de Sarriá*. Generalitat de Catalunya y FCGG. Barcelona.
- TORTELLA CASARES, Gabriel; (1988); *El desarrollo de la España contemporánea: Historia económica de los siglos XIX y XX*. Alianza Ed. Madrid.
- TUÑÓN DE LARA, Manuel; (1984); *Metodología de la historia social de España*. Siglo XXI. Madrid

A.2. Especializada:

- AGUILAR CIVERA, Inmaculada, ed. (2003); *Historia del Ferrocarril en las Comarcas valencianas: La Ribera Alta*. Generalitat de Valencia. Valencia.
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada, ed. (2004); *La Costera. Historia del ferrocarril en las comarcas de Valencia*. Generalitat de Valencia. Valencia.
- ARBÁIZAR GONZÁLEZ, Susana y RODRÍGUEZ LÁZARO, FRANCISCO Javier; (1995); *El Transporte y las Comunicaciones*. Consejería de Transportes. Comunidad de Madrid. Madrid.
- CASARES ALONSO, Aníbal; (1973); *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Instituto Iberoamericano de Desarrollo Económico. Madrid.
- COVES NAVARRO, José Vicente; (1984); *Historia centenaria del FC Alicante-Murcia y ramal de Albaterra a Torreveja*. Gutenberg. Alicante
- CUELLAR VILLAR, Domingo; (2003); *Los transportes en el Sureste Andaluz (1850-1950): Economía, empresa y territorio*. FFE. Madrid.
Cuadernos del Archivo Ferroviario nº1/2004. 82004). FFE. Madrid.
- DOBESON, Kenneth M.; (1988); *El ferrocarril Santander Mediterráneo*. Aldaba ediciones. Madrid.
- ESTEVE, Juan Pedro; (2002); *Breve historia del ferrocarril Aranjuez-Cuenca y sus ramales*. Mterio. De Fomento y FFE. Madrid.

- ESTEVE, Juan Pedro; (2003), *El ferrocarril de Madrid a Ciudad Real (1878-1988)*. FFE. Madrid.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ, Javier; (2004) *El ferrocarril minero de Veriña a La Camocha*. Revista de Historia Ferroviaria. Gijón.
- *15 años del ferrocarril en la comunidad Valenciana. Catálogo de la exposición*. (2002). FFE. Madrid.
- GARCÍA MATEO, José Luís, JIMÉNEZ VEGA, Miguel, CUELLAR VILLAR, Domingo; (2004); *Inventario de puentes ferroviarios de España*. Doce Calles. Madrid.
- GARCÍA VEGA, M^a del Carmen (1999); *El ferrocarril de Castillejo a Toledo*. Toledo.
- GÓMEZ Martínez, José Antonio y COVES NAVARRO, José Vicente; (2000); *Trenes, Cables y Minas de Almería*. Instituto de Estudios Almerienses. Almería.
- MIGUEL, Carlos de; NAVASCUÉS, Pedro y ÁLVAREZ MORA, Alfonso; (1980); *Las estaciones ferroviarias de Madrid*. C.O.A.M. Madrid.
- PALOU I SARROCA, Miquel y RAMOS MORENO, Oscar; (2004); *Los ferrocarriles de Bilbao a Portugalete y de Triano*. MAF. Barcelona.
- PARRA DE MÁS, Santiago; (1988); *El ferrocarril de Canfranc y los Transpirenaicos*. FFE y Aldaba. Madrid.
- PASCUAL I DOMÈNECH, Pere; (1999); *Los caminos de la era industrial: La construcción y financiación de la red catalana (1843-1898)*. UB y FFE. Barcelona.
- POZO MOZOS DEL, Juan; (1981); *Memoria. XL Aniversario de RENFE. 1941-1981. Explotación económica de líneas...*
- WAIS SAN MARTÍN, Francisco; (1974); *Historia de los ferrocarriles españoles*. Editorial Nacional. Madrid.

A.3. Especializada con algún tipo de fuente:

- BAULIES, Jordi; (2004); *El ferrocarril Barcelona-Granollers. 150 anys d'història ferroviaria*. Coneguem Granollers. Granollers.
- *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balances*. (1940). NORTE. Madrid.
- ERÍAS MARTÍNEZ, Alfredo; (1983); *A cegada do ferrocarril a Betanzos*. Betanzos.
- FORCANO CATALÁN, Alfredo; (1931); *Ferrocarriles en explotación, construcción y proyecto en España*. ED. Autor. Madrid.
- GRIS MARTÍNEZ, Joaquín; (2000); *The Great Southern of Spain Railway Company Limited. 1887-1936. Ferrocarriles de Lorca a Baza y Águilas*. Murcia.

B. Fuente:

B.1. Documentos:

B.1.1. Colecciones legislativas:

- *Boletín de legislación y jurisprudencia del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid*. Colegio de Abogados de Madrid. Madrid.
- *Gazeta de Madrid*.

- *Revista de Obras Públicas. Compendio legislativo.* Mterio. de Fomento. Madrid.

B.1.2. Documentos oficiales de las Compañías:

- *Documentos oficiales de M.Z.A.* (1897a); MZA. Madrid.
- *Documentos oficiales de M.Z.A. (Red Catalana).* (1897b); MZA. Madrid.
- *Informe sobre el Tráfico de la Línea Móstoles-Aluche en el Periodo 1977-1981.* (Oct. 1981). RENFE, Área de Explotación. Madrid.
- *Línea de Madrid a Irán-Hendaya. Planos esquemáticos de las estaciones.* (1912). NORTE. Madrid.
- *Líneas de Alcantarilla-Lorca-Baza-Guadix y Almendricos-Águilas. Perfil longitudinal.* (1944) RENFE, Vía y obras (Estudios y Obras Nuevas). Madrid.
- *Nota sobre las concesiones de las diferentes líneas que constituyen en 1º de enero de 1917 la Re de la Compañía de los FFCC. Andaluces;* (1918); Compañía de los FFCC Andaluces. Málaga.
- *Memoria XL Aniversario de RENFE., 1941 – 1981. Explotación Económica de Líneas.* (1981) RENFE, Racionalización de Estaciones y Líneas (Dirección de Transportes). Madrid. (Este informe, mecanografiado, fue firmado por Juan del Pozo Mozos).

B.2. Prensa:

B.2.1. General:

- *Informativo Diario.* RENFE (GIRE). Madrid.
- *Journal des Debats Politiques et Littéraires.* Ed. 06/06/1858.
- *La Crónica.* ED. 29/05/1858.
- *Resumen Informativo de Prensa* (1968); RENFE, Comisaría de Información y Relaciones Públicas. Madrid.

B.2.2. Especializada:

- *Gazeta de los Caminos de Hierro.* Madrid.
- *Revista de Caminos de Hierro.* Madrid.
- *Revista Ferrocarriles y Tranvías.* Madrid.
- *Revista Ferroviarios.* RENFE. Madrid.
- *Revista Líneas del Tren.* RENFE. Madrid.
- *Revista de Obras Públicas.* Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.
- *Revista Trenes Hoy.* RENFE. Madrid.
- *Revista Vía Libre.* FFE. Madrid.

B.3. Memorias:

- *Memoria sobre el Estado de las Obras Públicas en España en 1856* (facsimil). (2001). Mterio. de Fomento. Madrid.
- *Memorias de las Antiguas Compañías.* Varias Compañías.
- *Memorias de RENFE.* RENFE. Madrid.

B.4. Expedientes del AHF

TABLA CRONOLÓGICA

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
CHBM	Barcelona-Mataró	Barcelona-Mataró	28,459	28/10/1848 (1)	1-11-1848 (2)	(1) AHF-VA/001/002. (2) Memoria de las OO.PP. en España, 1856, pp. 373 y 418.
CHMA	Madrid-Aranjuez	Madrid-Aranjuez	48,664	09/02/1851(1)	12/02/1851 (2) 10/02/1851 (3)	(1) El mismo Fco. Wais da esta fecha en la <i>Revista de Obras Públicas</i> de 1941, p. 501. También en la misma revista del año 1945, p. 32. (2) Memoria de OO. PP., p. 373, 1856. (3) Memoria de OO. PP., 1883.
FGJ	Játiva-Grao de Valencia	Valencia-Grao	4,189	21/03/1852 (1)	22/03/1852 (1)	(1) Datos recogidos de <i>Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas: La ribera Alta</i> , p., 71 (2003). Ferrocarril del Grao de Valencia a S. Felipe de Játiva.
FGJ	Játiva-Grao de Valencia	Valencia-Silla	12,356	04/10/1852 (1)	24/10/1852 (1)	Diario Mercantil de Valencia 05/10/1852 en Inmaculada Aguilar Civera, 2003 (p. 71). Ferrocarril del Grao de Valencia a S. Felipe de Játiva.
FGJ	Játiva-Grao de Valencia	Silla-Benifayó	8,907	04/12/1852 (1)	08/12/1852 (1)	(1) Datos recogidos en Inmaculada Aguilar Civera, 2003 (p. 72). Esta línea fue conocida en su comienzo como Ferrocarril del Mar a San Felipe de Játiva.
FGJ	Játiva-Grao de Valencia	Carcagente-Alcira	3,631	31/03/1854 (1)	09/04/1854 (1)	(1) Datos recogidos de Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas: La ribera Alta, p., 71 (2003). Concesión (6-3-1861) de un tranvía de tracción animal de vía métrica Carcagente - Gandía.
FGJ	Játiva-Grao de Valencia	Alcira-Benifayó	14,701	26/02/1853 (1)	01/03/1853 (1) 01/05/1853 (2)	(1) Datos recogidos de Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas: La ribera Alta, p., 71 (2003). En 1855 se autorizó estudio Benifayó - Denia a Antonio Ibars y José Barbier. (2) Memoria sobre las OO. PP. En España (1881-1882).

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
CHMA	Madrid-Almansa	Aranjuez-Tembleque	52,412	21/09/1853 (1)	15/09/1853 (2) 14/09/1853 (3)	(1) Juan del Pozo Mozos, 1981. (2) Real Orden 14/09/1853. (3) Memorias de las OO.PP. La explotación de este tramo fue a cuenta del Estado, con el material de Madrid a Aranjuez, pagando a José Salamanca los gastos de administración, sueldos del personal y <i>el importe de combustible y grasas</i> .
CHC	Martorell-Barcelona	Barcelona-Molins del Rey	17,663	26-11-1854 (1)	08/11/1854 apertura ilegal (1) 14/11/1853 (2)	(1) P. Pascual, 1999 y AHF VA/001/002. La línea originaria fue Barcelona - Molins del Rey, ampliada poco después hasta Martorell y así lo reconoce la Ley 13-12-1854. (2) Memoria de las OO. PP.
CHMA	Madrid-Almansa	Tembleque-Alcázar	46,998	20/06/1854 (1)	20/06/1854 (2)	(1) Juan del Pozo Mozos, 1981. (2) Real Orden 17/06/1854 y Memoria de las OO. PP.
JPC	Sevilla-Jerez-Cádiz	Jerez-Puerto Sta. María	14,52		22/06/1854 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918. y Memoria de OO. PP.
FGJ	Játiva-Grao de Valencia	Cacangente-Manuel	8,962		01/07/1854(1)	(1) Datos recogidos de Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas: La ribera Alta, p., 71 (2003) y Memoria de OO.PP.
CHN	Barcelona-Granollers	Barcelona-Granollers	29,527	22/07/1854 (1) 23/07/1854 (2)	22/07/1854 (3)	(1) P. Pascual, 1999. (2) AHF. VA/001/002., y Baulies, Jordi, p. 28, 2004. (3) Memoria de OO.PP.
FGJ	Játiva-Grao de Valencia	Manuel-Játiva	7,196	20/12/1854 (1)	21/12/1854 (1) 20/12/1854 (2)	(1) Ferrándiz y Carbonell, José Pascual. <i>Anales o Memoria de Játiva, de 1833 a 1861</i> , p. 235. Tomado de La ciudad de Xàtiva en 1854... Isaïes Blesa Duet en <i>La Costera. Historia del ferrocarril en las comarcas de Valencia</i> (Generalitat Valenciana. Valencia, 2004). (2) Memoria de las OO. PP. Con la finalización de la línea y posterior proyecto de ampliación, la Compañía pasó entonces a llamarse Sociedad del Ferrocarril del Grao de Valencia a Almansa.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
CHMA	Madrid-Almansa	Alcázar-Albacete	130,595	18/03/1855 (1)	18/03/1855(2)	(1) Juan del Pozo Mozos, 1981. (2) Memoria de las OO.PP. En el AHP de Albacete se guarda información suficiente para pensar en la apertura del tramo de Villarrobledo a Albacete desde finales de agosto de 1854. Según la Gaceta de los Caminos de Hierro (1879 p. 720), el 13/03/1855 se hizo una prueba de velocidad en todo el tramo, consiguiéndose 61 Km./h.
FZB	Zaragoza-Barcelona	Montcada-Sabadell	13,691		11/02/1855 (1) 02/05/1855 (2) 11/02/1855(3)	(1) Pascual, Pere. 1999. (2) Baulies, Jordi. 2004, p. 30. (3) Memoria de las OO.PP.
FZB	Zaragoza-Barcelona	Sabadell-Terrasa	9,275		15/03/1856 (1) 14/03/1856 (2)	(1) Baulies, Jordi. 2004, p. 30. (2) Memoria de las OO. PP.
FTR	Lérida-Reus-Tarragona	Reus-Tarragona	14,955	16/09/1856 (1)	16/09/1856 (2)	(1) Pascual Pere, 1999. (2) Memoria de las OO. PP. La Compañía de Ferrocarril de Tarragona a Reus tenía a M. Destrem como accionista, banquero, además de administrador de la Compañía General de Crédito de España.
JPC	Sevilla-Jerez-Cádiz	Puerto Sta. María-Trocadero	13,518		10/10/1856 (1)	Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918 y Memoria de las OO. PP.
CHC	Martorell-Barcelona	Molins del Rey-Corominas	10,816	10/11/1856 (1)	11/11/1856 (2) 10/11/1856 (3)	(1) AHF-VA/001/002. (2) P. Pascual, 1999. (3) Memoria de las OO. PP. Es más propio denominar a esta línea como Martorell a Barcelona, como lo reconoce MZA en un documento (AHF. VA/001/002).

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
FBMA	Mataró-Arenys de Mar	Mataró-Arenys de Mar	9,729	10/01/1857 (1)	10/01/1857 (2)	(1) AHF.VA/001/002. (2) Memoria de las OO. PP. La Dirección General de OO. PP. dictó una Orden del 16 de enero de 1857, por la cual se instaba a las empresas ferroviarias del distrito de Barcelona a usar las denominaciones que les dan las respectivas concesiones. De no hacerlo así, no se entendería como recibida ninguna comunicación por parte de éstas (en numerosas comunicaciones tanto públicas como la edición de la Memoria de la Junta de Accionistas esta Compañía se denomina <i>Camino del Hiero del Este de Barcelona</i>).
FY II	Alar del Rey-Santander	Alar-Reinosa	50,106		28/03/1857 (1)	(1) Memoria de las OO. PP. y Revista de Caminos de Hierro, 1860, p. 132.
MZA	Madrid-Almansa	Albacete-Almansa	79,529	17/11/1857 (1)	17/11/1857 (2)	(1) Juan del Pozo Mozos, 1981. (2) Documentos oficiales de MZA y Memoria de las OO. PP. MZA quedó constituida el 31-12-1856.
FAV	Almansa-Valencia	Játiva-Alcudia	6,469	19/11/1857 (1)	19/11/1857 (2)	(1) Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas, 2004. p. 117. (2) Memoria de las OO. PP. Por R. O. de 22/09/1856, José Campo traspasa sus derechos sobre la concesión de Játiva a Almansa a la Sociedad del ferrocarril de Játiva al Grao y cambia su denominación por la Sociedad del Ferrocarril del Grao de Valencia a Almansa. En 1857 existe una RO en que denomina a la Sociedad del Ferrocarril de Almansa a Valencia. Sin embargo NORTE, al escribir su historia llama a este ferrocarril <i>FC del Grao a Almansa</i> (FGA).

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
MZA	Almansa-Alicante	Almansa-Alicante	96,509	26/05/1858 (1)	15/03/1858 (2)	(1) El tren inaugural donde viajaba Isabel II partió de Aranjuez el día 24 de mayo (Journal des Debats Politiques et Littéraires, ed. 06/06/1858) y el día 26 llegaba a Alicante (La Crónica, 29/05/1858). (2) Documentos oficiales de MZA y Memorias de las OO. PP.
MZA	Castillejo-Toledo	Castillejo-Toledo	26,225 (1)	12-6-1858	15-6-1858 (2)	(1) Revista de OO. PP., 1859, p. 2-6. (2) Documentos oficiales de MZA, p. 129 y Memorias de las OO. PP. Algunas fuentes indican la circulación de algunos trenes entre Aranjuez y Toledo para asistir a una corrida de toros el día 15/05/1858 (Revista de OO. PP., 1859, p. 2-6). Tuvo poca vida, ya que el 3-2-1859 fue absorbida provisionalmente por MZA.
FY II	Alar del Rey-Santander	Los Corrales-Santander	39,078		10/10/1858 (1)	(1) Memorias de las OO. PP., y Revista de los Caminos de Hierro, 1860 p. 132.
FAV	Almansa-Valencia	Alcudia-Mogente	18,832	19/11/1858 (1)	19/11/1858 (2)	(1) Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas, 2004, p. 117. (2) Memorias de las OO. PP. Por R. O. de 22-9-1856, José Campo traspasa sus derechos sobre la concesión de Játiva a Almansa a la Sociedad del ferrocarril de Játiva al Grao y cambia su denominación por la Sociedad del Ferrocarril del Grao de Valencia a Almansa. En 1857 existe una RO en que denomina a la Sociedad del Ferrocarril de Almansa a Valencia. Sin embargo NORTE, al escribir su historia llama a este ferrocarril FC del Grao a Almansa (FGA).
FCS	Córdoba-Sevilla	Lora-Sevilla	55,448		05/03/1859 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 245; Memorias de las OO. PP.; Revista de Caminos de Hierro. 1860, p. 167.
MZA	Madrid-Zaragoza	Madrid-Guadalajara	56,828	02/06/1859 (1)	03/06/1859 (2)	(1) Revista de Caminos de Hierro (1860), p. 15. (2) Documentos oficiales de MZA, p. 67 y Memorias de las OO. PP.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
FCS	Córdoba-Sevilla	Lora-Córdoba	74,542		02/06/1859 (1)	(1) Por RO. 24-6-1857 se autoriza la constitución de la Sociedad Anónima titulada: Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla. MZA compró la Compañía FCS en 1875. (2) Documentos oficiales de MZA, p. 245; Memorias de las OO. PP.; Revista de Caminos de Hierro. 1860, p. 167.
CHC	Martorell-Barcelona	Corominas-Martorell	1,3	23/06/1859 (1)	23/06/1859 (2)	(1) AHF. VA/001/002. (2) Memorias de las OO. PP.
FZB	Zaragoza-Barcelona	Tarrasa-Manresa	32,021	03/07/1859 (1)	04/07/1859 (2)	(1) Revista de Caminos de Hierro (1860), p. 15. (2) Memorias de las OO. PP.
FAV	Almansa-Valencia	Mogente-Almansa	49-952	19/11/1859 (1)	19/11/1859 (2)	(1) Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas, 2004. p. 117. (2) Memorias de las OO. PP.
FBMA	Arenys de Mar-Riera. Sta Coloma	Arenys de Mar-Tordera	27,971	03/12/1859 (1)	03/12/1859 (2)	(1) AHF-VA/001/002. (2) Memorias de las OO. PP.
FZB	Zaragoza-Barcelona	Manresa-Lleida	118,143		30/05/1860 (2)	(1) Revista de los Caminos de Hierro, 1860, p. 189 (Descripción del viaje inaugural). (2) Memorias de las OO. PP.
SJPC	Sevilla-Jerez-Cádiz	Sevilla-Jerez	103,623		01/05/1860 (1) 01/03/1860 (2)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918. (2) Revista de los Caminos de Hierro, 1860, p. 167; esta misma revista publica la recaudación desde el 15 de abril.
MZA	Alcázar-Ciudad Real	Alcázar-Manzanares	49,245		01/07/1860 (1) 15/06/1860, sólo mercancías (2)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 159. (2) Revista de los Caminos de Hierro, 1860, p. 212, confirma la apertura para viajeros e incluye los horarios.
N	Madrid-Irún	Valladolid-Baños	36,749	25/11/1860 (1)	01/08/1860 (2)	(1) Revista de los Caminos de Hierro, 1860, p.389. (2) Revista de los Caminos de Hierro, 1860, p. 252, y NORTE, p. 49.
N	Venta de Baños-Alar	Baños-Alar	90,772		01/08/1860 (1)	(1) Revista de los Caminos de Hierro, 1860, p. 252, y NORTE, p. 49.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
FBGG	Granollers-Rbla. Sta. Coloma	Granollers-Rbla Sta. Coloma	39,781	01/09/1860 (1)		(1) AHF.VA/0001/002.
FZP	Zaragoza-Alsasua	Pamplona-Caparroso	59,812	18/09/1861	15/09/1860 (1)	(1) Memoria leída en la Junta General de Accionistas, celebrada el 8 de Junio de 1861, p. 3.
N	Madrid-Irún	Medina-Valladolid	42,211	25/11/1860 (1)	15/09/1860 (2)	(1) Revista de los Caminos de Hierro, 1860, p. 389. (2) NORTE, p. 49.
MZA	Alcázar-Ciudad Real	Manzanares-Daimiel	21,48		01/10/1860 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 159. La Revista de Caminos de Hierro
FYII	Alar del Rey-Santander	Bárcena-Los Corrales	15,696		02/10/1860 (1)	(1) Memoria de OO. PP. Hubo de correrse mucho, en cuanto que el reconocimiento oficial del tramo fue el día anterior.
MZA	Madrid-Zaragoza	Guadalajara-Jadraque	43,376		05/10/1860 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 67.
N	Madrid—Irún	Sanchidrián-Medina	55,136	25/11/1860 (1)	25/11/1860 (2)	(1) Revista de los Caminos de Hierro, 1860, p. 389. (2) NORTE, p. 49.
N	Madrid-Irún	Baños-Burgos	84,539	25/11/1860 (1)	25/11/1860 (2)	(1) Revista de los Caminos de Hierro, 1860, p. 389. (2) NORTE, p. 49.
MZA	Alcázar-Ciudad Real	Daimiel-Almagro	21,313		21/01/1861 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 159.
SJPC	Puerto Real-Cádiz	Empalme Trocadero-Cádiz	28,182		13/03/1861 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
MZA	Alcázar-Ciudad Real	Almagro-Ciudad Real	22,262		14/03/1861 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 159.
FZP	Zaragoza-Alsasua	Tudela-Caparroso	43,801		16/05/1861 (1)	(1) Memoria leída en la Junta General de Accionistas, celebrada el 8 de Junio de 1861, p. 3.
N	Madrid-Irún	Burgos-Quintanapalla	16,389		25/07/1861 (1)	(1) NORTE, p. 49.
N	Madrid-Irún	Madrid-Escorial	50,295	09/08/1861 (1)	10/08/1861 (1)	(1) Arbáizar González, Susana y Rodríguez Lázaro, Francisco Javier, 1995, p. 38. Se realizó un viaje anterior entre Madrid-Las Rozas el 07/04/1861.
FZB	Zaragoza-Barcelona	Zaragoza-Lérida	183,674	16/09/1861 (1)	26/09/1861 (2)	(1) Revista de Caminos de Hierro, 1861, p.303. (2) Revista de Caminos de Hierro, 1861, p. 321. Incluye los horarios de

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
						los trenes.
SJC	Sevilla-Jerez-Cádiz	Sevilla-Empalme (S. Jerónimo)	5,957		29/09/1861(1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
FZP	Zaragoza-Alsasua	Tudela-Casetas	61,947	18/09/1861 (1)	02/10/1861 (1)	1) Revista de Caminos de Hierro, 1861, p. 303. (2) Memoria leída en la Junta General de Accionistas, celebrada el 28 de mayo de 1862, p. 3.
FCS	Sevilla-Puerto	Sevilla-Puerto			01/12/1861 (1)	(1) Páginas aclaratorias MZA, .263
CHBG	Rbla. Sta. Coloma-Girona	Rbla. Sta. Coloma-Girona	29,827	03/03/1862 (1)		(1) AHF-VA/0001/002.
FBMG	Arenys de Mar-Riera. Sta Coloma	Tordera-Rambla Santa Coloma	9,415	17/03/1862 (1)		(1) AHF-VA/0001/002.
FZB	Zaragoza-Barcelona	Barcelona-Moncada	101,818	21/03/1862 (1)		(1) Baulies, Jordi. 2004, p. 31.
N	Madrid-Irún	Miranda-Olazagutia	74,743		13/04/1862 (1)	(1) NORTE, p. 49.
AVT	Valencia-Tarragona	Valencia-Sagunto	28,486	20/04/1862	20/04/1862 (1)	(1) Revista de Caminos de Hierro, 1863, p. 105. Por R. O. de 28-2-1862, José Campo traspaso su concesión del ferrocarril de Valencia a Tarragona a la Sociedad de os Ferrocarriles de Almansa a Játiva y Grao de Valencia, a la que la R. O. de 5-3-1862, autorizaba a cambiar su denominación por la de Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona. El puente sobre el río Ebro fue inaugurado el 21-6-1868. Tal fecha permitió la comunicación Barcelona-Tarragona-Valencia.
MZA	Manzanares-Córdoba	Manzanares-Santa Cruz	41,834	14/09/1866	21/04/1862 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA p, 195
MZA	Madrid-Zaragoza	Jadraque-Medinaceli	61-758		02/07/1862 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA. p, 67.
N	Madrid-Irún	Quintanapalla-Miranda	73,078		26/07/1862 (1)	(1) NORTE, p. 49.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
AVT	Valencia-Tarragona	Sagunto-Nules	21,441		24/08/1862 (1)	(1) Revista de Caminos de Hierro, 1863, p. 105. Por R. O. de 28-2-1862, José Campo traspaso su concesión del ferrocarril de Valencia a Tarragona a la Sociedad de os Ferrocarriles de Almansa a Játiva y Grao de Valencia, a la que la R. O. de 5-3-1862, autorizaba a cambiar su denominación por la de Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona. El puente sobre el río Ebro fue inaugurado el 21-6-1868. Tal fecha permitió la comunicación Barcelona-Tarragona-Valencia.
AVT	Valencia-Tarragona	Nules-Castellón	17,936		26/12/1862 (1)	(1) Revista de Caminos de Hierro, 1863, p. 105. Por R. O. de 28-2-1862, José Campo traspaso su concesión del ferrocarril de Valencia a Tarragona a la Sociedad de os Ferrocarriles de Almansa a Játiva y Grao de Valencia, a la que la R. O. de 5-3-1862, autorizaba a cambiar su denominación por la de Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona. El puente sobre el río Ebro fue inaugurado el 21-6-1868. Tal fecha permitió la comunicación Barcelona-Tarragona-Valencia.
MZA	Albacete-Cartagena	Murcia-Cartagena	65,197		01/02/1863 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA. p, 177.
MZA	Madrid-Zaragoza	Medinaceli-Alhama	53,394		04/02/1863 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA. p, 67.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
FTB	Tudela-Bilbao	Miranda-Bilbao	103,893	30/08/1863 (1)	02/03/1863 (2)	(1) Revista de Caminos de Hierro, 1863 p. 283. (2) Memoria de Obras Públicas, 1884. La compañía quedó constituida el 54/9/1857, y su aprobación legal por R.O. 30/6/1858, con el nombre de la Sociedad Anónima titulada <i>Compañía del ferrocarril de Bilbao a Tudela por Miranda</i> . La transferencia de FTB a favor de Norte fue aprobada por R. O. 26/6/1878. Norte se hizo cargo de esta compañía el 1/7/1878. Ya como Norte, se decidió la construcción de un ferrocarril de ancho métrico entre Tudela a Tarazona quedando abierto a la explotación el 01/01/1886. Su concesión fue el 13/9/1883.
N	Madrid-Irún	Ávila-Sanchidrián	30,415		04/03/1863 (1)	(1) NORTE, p. 49 y Revista de Caminos de Hierro, 1963, p. 75.
LRT	Montblanch-Reus	Montblanch-Reus	27,484		13/05/1863 (1)	(1) AHF-W/0052/002 y Memoria de Obras Públicas, 1863.
FTB	Tudela-Bilbao	Miranda-Haro	18,237	30/08/1863 (1)	15/05/1863 (2)	(1) Revista de Caminos de Hierro, 1863, p. 283. (2) Memoria de OO. PP., años desde 1881 hasta 1884, refrendado por la Revista de Caminos de Hierro, 1863 p. 164. La compañía quedó constituida el 54/9/1857, y su aprobación legal por R.O.30/6/1858, con el nombre de la Sociedad Anónima titulada <i>Compañía del ferrocarril de Bilbao a Tudela por Miranda</i> . La transferencia de FTB a favor de Norte fue aprobada por R. O. 26/6/1878. Norte se hizo cargo de esta compañía el 1/7/1878. Ya como Norte, se decidió la construcción de un ferrocarril de ancho métrico entre Tudela a Tarazona quedando abierto a la explotación el 1/1/1886. Su concesión fue el 13/9/1883.
MZA	Madrid-Zaragoza	Alhama-Grisén	96,287	16/05/1863 (1)	25/05/1863 (2)	(1) Revista de Obras Públicas, año 1863, p. 128-129. (2) Documentos oficiales de MZA. p, 67; refrendado en la Revista de Caminos de Hierro, 1863, p. 171.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
FSB	Barcelona-Sarrià	Barcelona-Sarrià	4,6	25/06/1863 (1)		(1) El 16/11/1905, pasó a tener el ancho europeo (Salmerón i Bosch, Carles. <i>El tren de Sarrià</i> , 1988).
N	Madrid-Irún	Escorial-Ávila	70,276	30/06/1863 (1)	01/07/1863, antes de 18/05/1863 para mercancías (2)	(1) Revista de Caminos de Hierro, 1863 p. 207. La Revista lo considera como la "inauguración oficial del paso del Guadarrama". (2) NORTE, p. 49; refrendado por la Revista de Caminos de Hierro, 1863, p. 196; la Revista de los Caminos de Hierro, en su revista publicada el 18/05/1863, indica que el tramo El Escorial-Robledo de Chavela, tenía autorización para su explotación con mercancías.
FTB	Tudela-Bilbao	Haro-Castejón	127,014	30/08/1863 (1)	31/08/1863 (2)	(1) Revista de Caminos de Hierro, 1863 p. 283. (2) Memoria de Obras Públicas, 1884, y Revista de Caminos de Hierro, 1863, p. 295. La compañía quedó constituida el 5/4/1855, y su aprobación legal por R.O.30/6/1858, con el nombre de la Sociedad Anónima titulada <i>Compañía del ferrocarril de Bilbao a Tudela por Miranda</i> . La transferencia de FTB a favor de Norte fue aprobada por R. O. 26/6/1878. Norte se hizo cargo de esta compañía el 1/7/1878. Ya como Norte, se decidió la construcción de un ferrocarril de ancho métrico entre Tudela a Tarazona quedando abierto a la explotación el 1/1/1886. Su concesión fue por el 13/9/1883.
N	Madrid-Irún	Beasáin-San Sebastián	41,402		01/09/1863 (1)	(1) NORTE, p. 49.
FCM	Córdoba-Málaga	Málaga-Alora	37,109		16/09/1863 (1)	Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918 y Memorias de las OO. PP.
CRB	Ciudad Real-Badajoz	Badajoz-Frontera Portugal	5,322	20/09/1863 (1)	20/09/1863 (2)	(1) Revista de Caminos de Hierro, 1863, p. 299. (2) Documentos oficiales de MZA, p. 307.
N		Contorno de Madrid	7,968		01/10/1863 (1)	(1) NORTE, p. 49. Sin embargo, las Memorias de Obras Públicas dan una apertura de un año después (01/10/1864).
N	Madrid-Irún	San Sebastián-Irún	16,872		18/10/1863 (1)	(1) NORTE, p. 49.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
Noroeste	Palencia-La Coruña	Palencia-León	122,835	08/11/1863 (1)		(1) Revista de OO. PP., 1863, pp. 280-284; en cambio, la Revista de Caminos de Hierro, da la fecha del 09/11/1863, como el de la inauguración oficial (1863, p. 356), para en el siguiente número, desdecirse y dar el 08/11/1863.
AVT	Valencia-Tarragona	Castellón-Benicasin	12,175	19/11/1863 (1)		(1) <i>Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas, 2004. p. 117.</i> Por R. O. de 28-2-1862, José Campo traspasó su concesión del ferrocarril de Valencia a Tarragona a la Sociedad de os Ferrocarriles de Almansa a Játiva y Grao de Valencia, a la que la R. O. de 5-3-1862, autorizaba a cambiar su denominación por la de Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona.
MZA	Albacete-Cartagena	Chinchilla-Hellín	49,777		18/01/1864 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA. p, 177.
FZP	Zaragoza-Alsasua	Pamplona-Irurzun	21,686		09/01/1864 (1)	(1) Memoria leída en la Junta General de Accionistas, celebrada el 31 de mayo de 1864, p. 3.
N	Quintanilla-Barruelo	Quintanilla-Barruelo	12,957		01/03/1864 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1884. En un inicio tomo el nombre de Quintanilla de las Torres-Orbó.
N	Madrid-Irún	Irún-Frontera	2,493 (1)			(1) Se ha tomado el límite fronterizo el P. K. del eje del Puente del Bidasoa, publicado por NORTE en 1912.
FMZ	Medina del Campo-Zamora	Medina del Campo-Toro	57,499		03/05/1864 (1) 01/05/1864 (2)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1884. (2) Memoria presentada por el Consejo Administrativo a la Junta Gral. de Sres. Accionistas el 30/05/1864, p. 7.
FMZ	Medina del Campo-Zamora	Toro-Zamora	32,348		28/05/1864 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1884 y Memoria presentada por el Consejo Administrativo a la Junta Gral. de Sres. Accionistas el 30/05/1864, p. 7.
MZA	Madrid-Zaragoza	Grisén-Casetas	13,125	16/05/1863 (1)	01/08/1864 (2)	(1) Revista de Obras Públicas, año 1863, p. 128-129. (2) Documentos oficiales de MZA. p, 67; en el mismo reportaje de la Revista de OO. PP., se enunciaba que la apertura de este tramos fue realizado el 25/05/1863.
CRB	Ciudad Real-Badajoz	Ciudad Real-Puertollano			19/08/1864 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 307.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
N	Madrid-Irún	Olazagutía-Beasaín	47,472	15/8/1864 (1)	20/08/1864 (1)	(1) NORTE, p. 50.
JBC	Utrera-Morón	Utrera-Morón	35,035		12/09/1864 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
FZB	Tardienta-Huesca	Tardienta-Huesca	21,654		12/09/1864 (1)	(1) NORTE, p. 603.
MZA	Madrid-Zaragoza	Casetas-Zaragoza	13,08	16/05/1863 (1)	01/10/1864 (2)	(1) Revista de Obras Públicas, año 1863, p. 128-129. (2) Documentos oficiales de MZA. p, 67; en el mismo reportaje de la Revista de OO. PP., se enunciaba que la apertura de este tramo fue realizado el 25/05/1863; eso da a entender la Memoria de FZP del año 1864.
MZA	Albacete-Cartagena	Cieza-Murcia	49,31		08/10/1864 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA. p, 177.
MZA	Albacete-Cartagena	Hellín-Agramón	19,612		08/10/1864 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA. p, 177.
CRB	Ciudad Real-Badajoz	Mérida-Badajoz	80,562		20/10/1864 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 307.
MZA	Albacete-Cartagena	Albacete-Chinchilla	19,158		09/03/1865 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA. p, 177.
AVT	Valencia-Tarragona	Benicasin-Uldecona	80,562		12/03/1865 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1884. Por R. O. de 28-2-1862, José Campo traspasó su concesión del ferrocarril de Valencia a Tarragona a la Sociedad de os Ferrocarriles de Almansa a Játiva y Grao de Valencia, a la que la R. O. de 5-3-1862, autorizaba a cambiar su denominación por la de Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona.
AVT	Valencia-Tarragona	Amposta-Tarragona	69,155		12/03/1865 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1884. Por R. O. de 28-2-1862, José Campo traspasó su concesión del ferrocarril de Valencia a Tarragona a la Sociedad de os Ferrocarriles de Almansa a Játiva y Grao de Valencia, a la que la R. O. de 5-3-1862, autorizaba a cambiar su denominación por la de Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona.
MZA	Albacete-Cartagena	Cieza-Calasparra	24,979		27/03/1865 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA. p, 177.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
TMB	Tarragona-Martorell	Tarragona-Martorell	73,708	15/04/1865 (1)		(1) AHF-VA/0001/002.
MZA	Albacete-Cartagena	Agramón-Calasparrá	17,862		27/04/1865 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 177.
MZA	Manzanares-Córdoba	Sta. Cruz-Venta de Cárdenas	26,963	14/09/1866	25/05/1865 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA p. 195
Triano	Ortuella-Desierto	Ortuella-Desierto	7,2	26/06/1865 (1)		(1) Palou i Sarroca, Miquel y Ramos Moreno, Oscar. 2004, p. 6. Este ferrocarril, en principio sólo transportaba mineral.
FZP	Zaragoza-Alsasua	Irurzun-Alsasua	30,558		22/06/1865 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1884.
LRT	Lérida-Reus-Tarragona	L'Esplugas-Montblanch	6,428		26/06/1865 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1884.
CRB	Ciudad Real-Badajoz	Puertallano-Veredas	25,919		28/07/1865 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 307.
FCM	Córdoba-Málaga	Córdoba-Alora	155,28		15/08/1865 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
FCM	Campillos-Granada	Bobadilla-Antequera	15,965		20/08/1865 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
CRB	Ciudad Real-Badajoz	Magacela-Mérida	67,969		21/08/1865 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 307.
MZA	Manzanares-Córdoba	Vilches-Córdoba	145,307	14/09/1866	15/09/1865 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA p. 195.
LRT	Lérida-Reus-Tarragona	Vimbodí-L'Esplugas	4,927		04/11/1865 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas y Pascual, Pere, 1999
FYII	Alar del Rey-Santander	Reinosa-Santiurde	10,907		02/02/1866 (1)	(1) Memoria de OO. PP.
Noroeste	Palencia-La Coruña	León-Astorga	52,08		16/02/1866 (1)	(1) Revista de OO. PP. 1866, p. 112-114.
CRB	Ciudad Real-Badajoz	Castuera-Magacela	29,093		17/03/1866 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 307.
FYII	Alar del Rey-Santander	Santiurde-Bárcena	22,754		08/07/1866 (1)	(1) Memoria de OO. PP.
MZA	Manzanares-Córdoba	Venta de Cárdenas-Vilches	29,495	14/09/1866	08/07/1866 (1)	(1) Documentos oficiales de M.Z.A., p. 195.
CRB	Ciudad Real-Badajoz	Almorchón-Castuera	24,238		30/07/1866 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 307.
CRB	Ciudad Real-Badajoz	Vereda-Almorchón	92,124		29/11/1866 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 307.
FCM	Campillos-Granada	Loja-Granada	52,506		10/12/1866 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
AVT	Valencia-Tarragona	Ulldecona-Ventallas	29,278		19/03/1867 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1883. Por R. O. de 28-2-1862, José Campo traspasó su concesión del ferrocarril de Valencia a Tarragona a la Sociedad de os Ferrocarriles de Almansa a Játiva y Grao de Valencia, a la que la R. O. de 5-3-1862, autorizaba a cambiar su denominación por la de Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona.
AVT	Valencia-Tarragona	Tortosa-Amposta	13,037	21/06/1868	08/05/1868 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1883. Por R. O. de 28-2-1862, José Campo traspasó su concesión del ferrocarril de Valencia a Tarragona a la Sociedad de os Ferrocarriles de Almansa a Játiva y Grao de Valencia, a la que la R. O. de 5-3-1862, autorizaba a cambiar su denominación por la de Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona. El puente sobre el río Ebro fue inaugurado el 21-6-1868. Tal fecha permitió la comunicación Barcelona-Tarragona-Valencia.
Noroeste	Palencia-La Coruña	Astorga-Brañuelas	27,336		17/01/1868 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1881-1882.
Noroeste	León-Gijón	León-La Robla	25,048		17/01/1868 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas 1881-1882.
CRB	Almorchón-Bélmez	Almorchón-Bélmez	63,715		01/04/1868 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 323.
Noroeste	León-Gijón	La Robla-Pola de Gordón	8,1		01/08/1868 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas 1881-1882.
FDR & JBC	Utrera-Osuna	Empalme Morón-Marchena	27,198		08/10/1868 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
FCM	Campillos-Granada	Antequera-La Peña	7,916		14/08/1869 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
FCM	Campillos-Granada	La Peña-Archidona	11,59		08/11/1869 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
LH&L	Córdoba-Bélmez	Alhondiguilla-Bélmez	27,816		28/11/1870 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
FCM	Campillos-Granada	Archidona-Salinas	14,109		24/08/1871 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
ZPB	Zaragoza-Alsasua	Zaragoza (A)-Zaragoza (C.S.)	3,712		01/10/1871 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1884.
FRO	Urbano de Jerez	Jerez Estación-Jerez Pueblo	4,925		01/03/1872 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
NOROESTE	León-Gijón	Pola de Gordón-Busdongo	19,91		23/05/1872 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1883.
LRT	Lérida-Reus-Tarragona	Vinaixa-Vimbodí	7,742		sept. 1872 (1)	(1) Pascual i Domenech, 1999, p. 403; y Memoria de Obras Públicas, 1884
SAC	Sevilla-Alcalá-Carmona	Sevilla-Alcalá de Guadaira	14		10/01/1873 (1)	(1) Memoria de OO. PP. De 1883 y de 1884; además GCH, 1884, p. 723. Cierre en el año de 1963
FCM	Campillos-Granada	Salinas-Riofrio	12,648		03/03/1873 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
LHL	Córdoba-Bélmez	Obejo-Alhondiguilla	20,852		11/07/1873 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
LHL	Córdoba-Bélmez	Córdoba-Obejo	22,343		05/09/1873 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
Compostelano	Santiago-Carril	Santiago-Carril	41,047		15/09/1873 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1882.
FCM	Campillos-Granada	Riofrio-Loja	8,195		17/05/1874 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
ZEV	Zaragoza-ValdeZafán	Zaragoza-Fuentes	23,775	15/06/1874 (1)		(1) AHF-VA/0001/002.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
LRT	Lérida-Reus-Tarragona	Borges Blanques-Vinaixa	15,866		17/06/1874 (1)	(1) Pascual i Domenech, 1999, p. 403; y Memoria de Obras Públicas, 1884.
MPL	Mérida-Sevilla	Tocina-Pedroso	30,467		23/07/1874 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 375.
CAGL	León-Gijón	Pola de Lena-Gijón	62,774		23/07/1874 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1884.
MZA	Albacete-Cartagena	Cartagena-muelle del Batel	0,584		10/03/1875 (1)	(1) R.O. 09/03/1875, por vez primera permite el cobro para mercancía (Documentos oficiales MZA, p. 192).
G & L	Empalme de Morón-Osuna	Marchena-Osuna	30,877		17/04/1875 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
MCS	Medina del Campo-Salamanca	Medina-Cantalapiedra	32,353		18/04/1875 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1883.
M & B	Barcelona-Sant Joan de les Abadesses	Granollers-Vic	40	12/03/1876 (1)	08/07/1875 (2)	(1) Baulies, Jordi, p. 55. 2004. (2) Pascual, Pere, p. 382. 1999, Gaceta de los Caminos de Hierro, 1875 p. 450-451.
CAGL	Palencia-La Coruña	Lugo-La Coruña	114,987		10/10/1875 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1883.
SAC	Sevilla-Alcalá-Carmona	Alcalá Guadaira-Marchenilla	4	07/08/1875 (1)		(1) Juan del Pozo Mozos, 1981.
SAC	Sevilla-Alcalá-Carmona	Marchenilla-Gandul	4	21/12/1875 (1)	07/11/1875 (2)	(1) Juan del Pozo Mozos, 1981. (2) GCH, 1875, p. 723. No viene registrado en ninguna Memoria de OO. PP. Cierre en el año de 1963.
MZA	Est. Carmona (C.S.)-Carmona	Guadajoz-Carmona	13,55		10/04/1876 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 265. Autorización de apertura mediante Oficio del Gobernador civil de la provincia de Sevilla del 09/04/1876. Cerrada el 12/01/1970.
SAC	Sevilla-Alcalá-Carmona	Gandul-Mairena	12,878		25/04/1876 (1)	(1) Memoria de las OO. PP. de 1883 y 1884, la Memoria de 1881-1882 no recoge ningún tramo de esta línea. Cierre en el año de 1963. Más propiamente debe referirse a Gandul-Mairena. Al estar con anterioridad ya en explotación como vemos un poco más arriba.
FT	Madrid-Malpartida Plasencia	Origen Línea-Torrijos	85,423	19/06/1876 (1)	20/06/1876 (2)	(1) Gaceta de Caminos de Hierro, 1876 p. 390 y 402. Comenta la posible asistencia del monarca. (2) Memoria de Obras Públicas, 1883.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
FT	Madrid-Malpartida Plasencia	Torrijos-Talavera	48,766		15/07/1876 (1) 15/09/1876 (2)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1883, exclusivamente para viajeros. (2) Memoria de la Compañía presentada el 09/07/1877 y leída en la Gaceta de los Caminos de Hierro, 1877 p. 521; sólo mercancías.
M.Z.A.	Ramal de Vadollano-Linares y su distrito minero	Vadollano-Linares	15		23/01/1877 (1)	(1) Documentos Oficiales de MZA, p. 227. Cierre de la línea el 01/01/1985, ya por aquel entonces sólo transitaban mercancías. La autorización de la apertura proviene de una R.O. de 22 Enero de 1877.
ZEV	Zaragoza-ValdeZafán	Fuentes-Pina	6,654	12/02/1877 (1)	12/02/1877 (2)	(1) AHF-VA/0001/002 y Gaceta de los Caminos de Hierro, 1877 p. 103. En esta noticia, asistieron las autoridades de los pueblos próximos a la línea. (2) Memoria de Obras Públicas, 1884.
M.Z.A.	Ramal de Vadollano-Linares y su distrito minero	Linares-Pozo Ancho			17/03/1877 (1)	(1) Documentos Oficiales de MZA, p. 227. Cierre de la línea el 01/01/1985, ya por aquel entonces sólo transitaban mercancías. Wais da la fecha de 10/12/1879 para este tramo y la continuación hasta Los Salidos. La autorización de la apertura proviene de una R.O. de 13 Marzo de 1877.
SAC	Sevilla-Alcalá-Carmona	Mairena-Viso	4,038		01/05/1877 (1)	(1) Memorias de las OO. PP. de los años 1883 y 1884. Cierre en el año de 1963.
MCS	Medina Campo-Salamanca	Cantalapiedra-El Pedroso	20,322		03/08/1877 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1883 y Memoria de la Compañía, consultada en la Gaceta de los Caminos de Hierro, 1878 p. 375.
MCS	Medina de Campo-Salamanca	El Pedroso-Salamanca	24,215		26/08/1877 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1883 y Memoria de la Compañía, consultada en la Gaceta de los Caminos de Hierro, 1878 p. 375.
A	Jerez-Sanlúcar-Bonanza	Alcubillas-Sanlúcar	22,599	30/08/1877 (1)	01/09/1877 (2)	(1) GCH, p. 694, 1877. (2) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
FT	Madrid-Malpartida Plasencia	Talavera-Oropesa	35,017		02/09/1877 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1884 y Memoria presentada por el Consejo de Administración el 07/07/1878, según la Gaceta de los Caminos de Hierro, 1878 p. 762.
TBF	Girona-Figueres	Girona-Figueres	41,286	28/10/1877 (1)		(1) AHF. VA/0001/002.
TBF	Figueres-Frontera francesa	Figueres-Frontera francesa	27,185	20/01/1878 (1)	23/01/1878 (2)	(1) AHF-VA/0001/002. Para la ceremonia inaugural, Gaceta de los Caminos de Hierro, 1878 p. 58. (2) Gaceta de los Caminos de Hierro, con los trenes y horarios grafiados.
A	Osuna-La Roda	Osuna-La Roda	35,657		24/02/1878 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
FT	Madrid-Malpartida Plasencia	Oropesa-Navalmoral	31,218		01/03/1878 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1883 y Memoria presentada por el Consejo de Administración el 07/07/1878, según la Gaceta de los Caminos de Hierro, 1878 p. 762.
MZOV	Orense-Vigo	Guillarey-Vigo	37	17/03/1878 (1)	17/03/1878 (2)	(1) Memoria de la Compañía y Gaceta de los Caminos de Hierro, 1878 p. 179. Incluye una breve descripción del trazado. (2) Memoria de Obras Públicas, 1883.
MZOV	Orense-Vigo	Caldelas-Guillarey	5		13/06/1878 (1) 14/06/1878 (2)	(1) Memoria de la Compañía y Memoria de Obras Públicas, 1883. (2) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1878 p.373.
A	Jerez-Sanlúcar-Bonanza	Jerez-Alcubillas	2,67		06/09/1878 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918. Cierre el 06/10/1965 VL 12/1966, p. 19.
LRT	Lérida-Reus-Tarragona	Juneda-Les Borges Blanques	5,07		19/09/1878 (1)	(1) Pascual i Domenech, 1999, p.403; y Memoria de Obras Públicas, 1884.
Estado	Ponferrada-La Coruña	Sarriá-Lugo	36	02/08/1878 (1)		(1) Gaceta de los Caminos de Hierro. Las Memorias de Obras Públicas dividen en dos tramos: Lugo-Pobra de San Xian (10/05/1880) y Sarriá-Pobra de San Xian (06/10/1880).
MZOV	Orense-Vigo	Salvatierra-Caldelas	8		10/11/1878 (1)	(1) Memoria de la Compañía, Gaceta de los Caminos de Hierro, 1878 p. 729 y Memoria de Obras Públicas, 1884.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
ZEV	Zaragoza-ValdeZafán	Pina-La Zaida	21,189	01/12/1878 (1)		(1) AHF. VA/0001/002.
FT	Madrid-Malpartida Plasencia	Navalmoral-Malpartida de Plasencia, posteriormente conocida como La Bazagona	30,617		01/02/1879 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1883 y Memoria de la Compañía leída el 06/07/1879 y consultada en la Gaceta de los Caminos de Hierro, 1879 p. 189.
CRB	Madrid-Ciudad Real	Madrid-Ciudad Real	170,344	03/02/1879 (1)	01/05/1879 (2)	(1) Fernando Fernández Sanz (Vía Libre, enero 1988), y Gaceta de lo Caminos de Hierro, 1879, p. 68. (2) Documentos oficiales de MZA, p. 343. Cerrada parcialmente al tráfico el 11-1-1988 para la construcción de la LAV Madrid-Sevilla y Línea C-4 de las Cercanías de Madrid.
LRT	Lérida-Reus-Tarragona	Lleida-Juneda	19,279		19/05/1879 (1)	(1) Pascual i Domenech, 1999, p. 402; y Memoria de Obras Públicas, 1884.
FMS	Mérida-Sevilla	Mérida-Zafra	65,18		03/06/1879 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 375.
FCA	Zaragoza-ValdeZafán	La Zaida-Puebla de Hajar	15,83	10/06/1879 (1)		(1) AHF-VA/0001/002.
FMSJ	Barcelona- S. Juan Abadesas	Vich-Sant Feliu de Torrelló	16,264		01/08/1879 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1883 y Gaceta de los Caminos de Hierro, 1879 p. 508.
A	Marchena-Valchillón	Marchena-Écija	44,015	19/09/1879 (1)	20/09/1879 (2)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1879 p. 621. (2) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
MZOV	Orense-Vigo	Las Nieves-Salvatierra	6,786		25/09/1879 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1883.
FMSJ	Barcelona-S. Juan Abadesas	Sant Feliu de Torelló-Sant Quirze de Besora	8,4	20/10/1879 (1)	21/09/1879 (2)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1879 p. 685. (2) Horario publicado por la Gaceta de los Caminos de Hierro, 1879 p. 707.
MZA	Ramal de Vadollano-Linares y su distrito minero	Pozo Ancho-Los Salidos	4		10/12/1879 (1)	(1) Documentos Oficiales de MZA, p. 227. Cierre de la línea el 01/01/1985, ya por aquel entonces sólo transitaban mercancías. La autorización de la apertura proviene de una R.O. de 2 Octubre de 1879.
MZA	Sevilla-Huelva	Sevilla-Huelva	109,11		15/03/1880 (1)	(1) Documentos Oficiales de MZA, p. 281. La apertura fue autorizada por el Gobernador Civil de la provincia de Sevilla, mediante el oficio fechado el 12 de Marzo de 1880.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
FMS	Mérida-Sevilla	Zafra-Llerena	40,371		20/04/1880 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 375.
CAGL	Ponferrada-La Coruña	Lugo-Puebla de San Julián	21,573		10/05/1880 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1881-1882.
CMF	Cáceres-Frontera Portugal	Valencia-Alcántara-Frontera	8,968		16/06/1880 (1)	(1) Memorias de Obras Públicas, 1881-82, 1883, 1884.
FMSJ	Barcelona-S. Juan Abadesas	San Quirze de Besora-Ripoll	12,069		20/06/1880 (1)	(1) Pascual, Pere, 1999 p. 387. Baulies, Jordi, 2004 p. 57 y Memoria de Obras Públicas, 1883.
N	Selgua-Barbastro	Selgua-Barbastro	19,049		28/06/1880 (1)	(1) NORTE, p. 143. Desde un primer momento la línea fue explotada por NORTE, si bien la concesión correspondía al Sr. Jussen, acreedor de Román Acha, concesionario segundo de esta línea. La transferencia de la concesión a NORTE fue aprobada por la R. O. de 1 de febrero de 1889.
MC	Mollet-Caldes de Montbui	Mollet-Caldes de Montbui	16 (exp. Com.)	17/07/1880 (1)	14/07/1880 (2)	(1) Vía Libre, marzo, 1982. (2) Memoria de Obras Públicas, 1881-1882. Clausurado el 13/02/1932.
CAGL	Ponferrada-La Coruña	Sarriá-Puebla San Julián	14,161		06/10/1880 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1881-1882.
CMF	Cáceres-Frontera Portugal	Cáceres-Valencia de Alcántara			15/10/1880 (1)	(1) Memorias de Obras Públicas, 1881-1882, 1883, 1884.
FMSJ	Barcelona-S. Juan Abadesas	Ripoll-Torrallas	11,549		17/10/1880 (1)	(1) Pascual, Pere, 1999 p. 387. Baulies, Jordi, 2004 p. 57 y Memoria de Obras Públicas, 1883.
SAC	Sevilla-Alcalá-Carmona	Viso-Carmona	11,685		09/01/1880 (1) 24/11/1880 (2)	(1) Memoria de OO. PP. 1883. Memoria de OO. PP. 1884. Más acertada la primera. Cierre en el año de 1963.
M.Z.O.V.	Orense-Vigo	Arbó-Las Nieves	12,488		25/12/1881 (1)	(1) Memoria de Obras públicas, 1884.
CAGL	León-Gijón	Pola de Lena-Fierros	12,201		15-5-1881 (1)	(1) NORTE. Tomo I, p. 115. La Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León, se constituyó el 9/3/1880, con capital francés y sólo el 15% por parte de NORTE. Convenio NORTE- AGL para la cesión de la concesión, firmado el 10/3/1885, elevado a escritura pública definitiva por R.O. 27/5/1885.
M.Z.O.V.	Orense-Vigo	Orense-Arbó	62,395		18/06/1881 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1884.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
A	Puente Genil a Linares	Espeluy-Jaén	32,077		18/08/1881 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
MCP	Madrid- Malpartida Plasencia	La Bazagona-Malpartida Plasencia	14,014		20/10/1881 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1884.
MCP	Malpartida Plansecia - Cáceres	Malpartida Plasencia-Cáceres	84,93		20/10/1881 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1884.
VVB	Valls-Vilanova-Barcelona	Barcelona-Villanueva	42,6	29/12/1881 (1)		(1) AHF. VA/0001/002.
CAGL	Ponferrada-La Coruña	Ponferrada-Brañuelas	49,294		04/02/1882 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1883.
DIRECTOS	Valls-Vilanova-Barcelona	Calafell-Vilanova	13,68	16/04/1882 (1)		(1) AHF-VA/0001/002.
CAGL	Ponferrada-La Coruña	Oural-Sarriá	9,792		12/07/1882 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1883.
TBF	Enlace por la carrer d'Aragó	Enlace calle de Aragón	3,65	25/10/1882 (1)		(1) AHF-VA/0001/002.
DIRECTOS	Valls-Vilanova-Barcelona	Valls-Calafell	33,99	31/01/1883 (1)		(1) AHF-VA/0001/002.
CAGL	Ponferrada-La Coruña	Ponferrada-Toral de Vados	14,744		01/03/1883 (1)	(1) Libro NORTE, p. 618.
CAGL	Toral Vados-Villafranca Bierzo	Toral Vados-Villafranca Bierzo	9,149		01/03/1883 (1)	(1) Libro NORTE, p. 618
CAGL	Oviedo-Trubia	Oviedo-Trubia	12,916		30/04/1883 (1) 26/04/1883 (2)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1884. (2) Juan del Pozo Mozos, 1981.
DIRECTOS	Valls-Vilanova-Barcelona	Valls-Picamoixóns	5,2	01/06/1883 (1)		(1) AHF-VA/0001/002.
CVT	Valencia-Utiel	Valencia-Buñol	41,596	31/07/1883 (1)		(1) Gaceta de Caminos de Hierro, p. 2, 1884 y Memoria de OO. PP., 1884.
CAGL	Palencia-La Coruña	Toral de los Vados-Oural	120,746		04/09/1883 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1884.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
FAC	Aranjuez-Cuenca	Aranjuez-Cuenca	151,549	5-9-1885 (1)	06/09/1883 (2)	(1) Vía Libre diciembre 1988, p. 10 del Suplemento. Nota manuscrita da la fecha de 01/09/1883 (AHF-D/0400/002). (2) Documentos oficiales de MZA, p. 429 y <i>Memoria de OO. PP.</i> de 1884. Misma nota manuscrita que la anterior da la fecha del 05/09/1883. En cambio GCH, 1884 (p. 2), indica la sección de Aranjuez a Huete abierta el 15 de abril y la de Huete a Cuenca el 4 de agosto, ambas en 1883.
MZOV	Guillarey-Frontera	Guillarey-Puente Internacional	5,132		01/01/1884 (1)	(1) Memoria de OO. PP., 1887.
MZA	Aljucén-Cáceres	Aljucén-Cáceres	66,462	12/04/1884 (1)	15/04/1884 (1) 12/04/1884 (2)	(1) Vía Libre septiembre 1985, p. 3. La Memoria de Obras Públicas, 1884, también da esta fecha. (2) Documentos oficiales de MZA, p. 357. El Convenio de traspaso y cesión a MZA, por parte de la Compañía de los Ferro-carriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Belmez, tiene fecha de 8 de abril de 1880. La autorización para la apertura es mediante los Oficios de los Gobernadores Civiles de Cáceres y Badajoz con fecha 14 Abril de 1884.
N	Segovia-Medina	Medina-Segovia	92,305		01/06/1884 (1)	(1) Memoria de OO. PP., 1887.
MZOV	Redondela-Pontevedra	Redondela-Pontevedra	18,959		01/07/1884 (1) 16/05/1884 (2)	(1) Memoria de OO. PP., 1887. También en "Estudio Histórico sobre las concesiones y Compañía que integraron la Compañía Nacional de los ferrocarriles del Oeste de España (signatura: J 3). (2) Juan del Pozo Mozos, 1981.
DIRECTOS	Samper-Roda	Roda-Reus	31,255	17/07-1884 (1)		(1) AHF-VA/0001/002.
A	Alicante-Murcia-Torreveja	Alicante -Alquerías y Albaterra-Torreveja	90,939	11/05/1884 (1)	18/07/1884 (1)	(1) José Vicente Covas Navarro. El trayecto entre Elche y Alicante fue recorrido por el marqués de Loring y otros directivos de la Compañía el 14/08/1883 y Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
CAGL	León-Gijón	Busdongo-Puente Fierros	42,775	15/8/1884 (1)		(1) Libro NORTE, p. 127. La Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León, se constituyó el 9/3/1880, con capital francés y sólo el 15% por parte de NORTE. Convenio NORTE- AGL para la cesión de la concesión, firmado el 10/3/1885, elevado a escritura pública definitiva por R.O. 27/5/1885
A	Jerez-Salúcar-Bonanza	Sanlúcar-Bonanza	3,893		12/09/1884 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
A	Bonanza-muelle nuevo (de precario)	Bonanza-muelle marítimo	0,404		12/10/114 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
MZOV	Monforte-Orense	Peares-Orense	17,691		01/12/1884 (1)	(1) Memoria de OO. PP., 1887.
A	Segunda Aguada-Puntales	Segunda Aguada-Puntales	1,605		01/12/1884 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918. El carácter de la explotación era de servicio particular y uso público
MZA	Mérida-Sevilla	Llerena-Pedroso	66,114		16/01/1885 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 375. La autorización para la apertura del trayecto de Llerena al Pedroso se formalizó mediante R. O. de 9 Enero de 1885.
DIRECTOS	Valls-Villanova-Barcelona	Estación enlace-Picamoixóns	1,13	07/03/1885 (1)		(1) AHF-VA/0001/002.
SCGF	Alcantarilla a Lorca	Alcantarilla-Lorca	55,496	28/03/1885 (1)		(1) Gris Martínez, Joaquín. p. 31-33. En realidad, fue la Sociedad Crédito General de Ferrocarriles la primera explotadora, traspasando la línea el 20/04/1891 al Banco Hispano Colonial el cual constituyó la Sociedad del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca el 10/07/1900
MZOV	Monforte-Orense	Monforte-Los Peares	27,873		15/05/1885 (1)	(1) Memoria de OO. PP., 1887.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
A	Marchena-Valchillón	Écija-La Carlota	21,784		10/06/1885 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
CVT	Valencia-Utiel	Utiel-Sieteaguas (V. De M.)	35,879	15/11/1885 (1)	01/10/1885 (1)	(1) Memoria de OO. PP., 1885.
A	Marchena-Valchillón	La Carlota-Valchillón	25,708		12/10/1885 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
MZOV	Guillarey-Frontera Portugal	Puente internacional Miño	0,2	25/03/1886 (1)	25/03/1886 (2)	(1) Revista de Obras Públicas, 1897 p. 383-385. (2) Memoria de OO. PP., 1887.
FMSJ	S. Martín Provençals-Llerena	S. Martín Provençals-Llerona	26,394	11/04/1886 (1)	10/04/1886 (1)	(1) Baulies, Jordi, p. 59. 2004. La Gaceta de los Caminos de Hierro (1886 p. 260), cita al periódico Industria é Invenções.
SFP	Salamanca-Frontera Portugal, por Ciudad Rodrigo	Salamanca-Frontera (F.O.)	124,936	06/06/1886 (1)	24/05/1886 (2)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1886 p. 371. (2) Memoria de OO. PP., 1887.
ZH	Zafra-Huelva	Huelva-Valdemusa	66,898	23/07/1886 (1)	23/07/1886 (2)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1886 p. 516. (2) Memoria de OO. PP., 1887.
A	Conexión Alacant (A)-Alacant (MZA)	Alacant (A)-Alacant (MZA)	1,27		01/03/1870 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
MZA	Valls-Vilanova-Barcelona	Empalme S. Vicente Calders VVB-MZA			24/04/1887 (1)	(1) Enrique Pastor Pacheco en Ferrocarriles y Tranvías, 1948 p. 438.
SFP	Salamanca-Frontera Portugal	Fuentes S. Esteban-Lumbares	44,549		25/07/1887 (1)	(1) Memoria de OO. PP., 1887.
DIRECTOS	Valls-Vilanova-Barcelona	Prat-La Bordeta (enlace)	4,244	15/06/1887 (1)		(1) AHF-VA/0001/002.
ESTE	Valencia-Utiel	Sieteaguas-Buñol	10,151	11/09/1887 (1)		(1) NORTE, p. 614.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
A	Empalme-contramuelle (precario)	Alicante-Puerto contramuelle	1,384		16/11/1887 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
SFP	Salamanca-Frontera Portugal	Lumbrales-Frontera (Fregeneda)	33,015		08/12/1887 (1)	(1) Memoria de OO. PP., 1887.
FBP	Bilbao-Portugalete	Bilbao-Desierto	8,295	25/09/1888 (2)	19/03/1888 (1)	(1) Mercedes López. Vía Libre. Sept-1988, pp.14-17. (2) La <i>Gaceta de los Caminos de Hierro</i> , p. 20, 1890; Sin embargo, Palou i Sarroca, Miquel y Ramos Moreno, Oscar dan la fecha del 24/09/1888.
N	Villalba-Segovia	Villalba-Segovia	62,672	29/06/1888 (1)	01/07/1888 (2)	(1) Fernando F. Sanz. Vía Libre, agosto, 1988, p. 40. (2) NORTE, p. 622, y Memoria del año 1889 en La Gazeta de los Caminos de Hierro, año 1890, p. 238.
FBP	Bilbao-Portugalete	Desierto-Portugalete	3,592	25/09/1888 (2)	24/09/1888 (1)	(1) Mercedes López. Vía Libre. Sept-1988, pp.14-17. (2) La <i>Gaceta de los Caminos de Hierro</i> , p. 20, 1890.
A	Prolog. Córdoba-Málaga	Málaga-Pto. (Batería S. Rafael)	1,52		08/10/1888 (1)	(1) AHF-D/0033/001 y Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
A	Prolog. Provisional precaria	Batería S. Rafael-Muelle Heredia	0,295		08/10/1888 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
A	Sevilla (S.B.)-Sevilla-Puerto	Sevilla-Puerto	3,371		18/11/1888 (1) 19/11/1888 (2)	(1) AHF-D/0033/001. (2) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918. Explotación con carácter de servicio particular y uso público.
ZH	Zafra-Huelva	Valdelamusa-Zafra	112,599		01/01/1889 (1)	(1) AHF-W/0055/014 y Memoria de Obras Públicas, 1889.
F.C.V.A.	Valencia-Liria	Valencia-Manises	6,558		28/05/1889 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1889.
F.C.V.A.	Valencia-Liria	Manises-Villamarchante	15,233		07/11/1889 (1)	(1) Memoria de Obras Públicas, 1889.
Triano-FBP	Enlace Triano-FBP	Enlace Triano-FBP	222222		14/12/18889 (1)	(1) Palou i Sarroca, Miquel y Ramos Moreno, Oscar. 2004, p. 8.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
GSSR	Lorca-Baza-Águilas	Almendricos-Águilas	30,642	01/04/1890 (1)		(1) Gris Martínez, Joaquín, p. 89. El tramo entre Almendricos-Baza fue cerrado el 01/01/1985
N	Villabona-S. Juan de Nieva	Villabona-Avilés		01/07/1890 (1)	26/07/1890 (1)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1890, pp. 205 y 410.
GSSR	Lorca-Baza-Águilas	Almendricos-Lorca (L.B.)	23,702	20/07/1890 (1)		(1) Gris Martínez, Joaquín, p. 94
Triano	Ortuella-Desierto	Ortuella- S. Julián de Muskiz	4,6	26/07/1890 (1)		(1) Palou i Sarroca, Miquel y Ramos Moreno, Oscar. 2004, p. 8. Desde este momento puede transportar viajeros.
F.C.V.A.	Valencia-Liria	Villamarchante-Liria	7,278		17/08/1890(1)	(1) Aníbal Casares Alonso, 1973.
AR	Bobadilla-Algeciras	Jimena de la Frontera-Algeciras	42,579	06/10/1890 (1)	15/12/1890 (1) 13/12/1890 (2)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1890, p. 323 y 402. (2) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
TBF	Samper-Roda	Reus-Marsá y Falset	28,2	07/12/1890 (1)	01/12/1890 (2)	(1) AHF-VA/0001/002. (2) Sólo para mercancías (<i>La Circunstancia</i> de Reus del día 2)
TBF	Samper-Roda	Marsá y Falset-Mora Nueva	20,12	08/04/1891 (1)	01/04/1891 (2)	(1) AHF-VA/0001/002. (2) Gaceta Caminos de Hierro 12/04/1891, p.175; Anuario de la Torre, año 1893.
GSSR	Lorca-Baza-Águilas	Almendricos-Huércal-Overa	18,072	10/04/1892 (1)		(1) Lloret Baldó, Miguel, en Gris Martínez, Joaquín, p. 344. Cerrado el tramo entre Almendricos-Baza el 01/01/1985
M.Z.A.	Albacete-Cartagena	Muelles Levante Cartagena	0,793		02/05/1891 (1)	(1) Enrique Pastor Pacheco, en Ferrocarriles y Tranvías, 1948, p. 439. Cerrado el tramo entre Almendricos-Baza el 01/01/1985
A	Puente Genil-Linares	Campo Real-Cabra	32,619		18/06/1891 (1)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1892, p. 1 y Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918. Cierre de la línea en el tramo Jaén-Campo Real el 01/01/1985. Los viajeros se desviaban por carretera desde el 08/10/1984.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
AR	Bobadilla-Algeciras	Bobadilla-Ronda	70,414		06/09/1891 (1) 07/09/1891 (2)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1891 p.437 y Anuario de la Torre, año 1893. (2) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.
TBF	Samper-Roda	Mora la Nueva-Fayón	39,137	24/01/1892 (1 y 2)	01/02/1892 (2)	(1) AHF-VA/001/002, (2) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1892, pp. 51 y 169.
FSS	Santander-Solares	Santander-Solares	18,275		03/03/01892 (1)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1892, p. 112. Tuvo una explotación en ancho 1,67 hasta el 20/06/1896 (Ferrocarriles y Tranvías, 1948 p. 439).
GSSR	Lorca-Baza	Lorca (L.B.A.)-Lorca (A.L.)	0,946	07/03/1892 (1)	08/03/1892 (2)	(1) Lloret Baldó, Miguel, en Gris Martínez, Joaquín, p. 344. (2) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1892, p. 137.
GCE	Torralba-Soria	Torralba-Soria	93,773		01/06/1892 (1)	(1) Anuario de OO. PP., de 1892, p. 330-331. El día 1 de junio de 1893, fue transferido a la Sociedad del Ferrocarril de Soria.
GSSR	Lorca-Baza-Águilas	Huércal Overa-Zurgena	10,933	30/06/1892 (1)		(1) Lloret Baldó, Miguel, en Gris Martínez, Joaquín, p. 344. Cerrado el tramo entre Almendricos-Baza el 01/01/1985
FPS	Pto. Sta. María-Sanlúcar Barrameda	Pto. Sta. María-Chipiona	28,8	16/11/1892 (1)		La Compañía del Ferrocarril de Pto. de Sta. María a Sanlúcar de Barrameda transfirió esta línea a la Compañía de los Caminos de Hierro vecinales de Andalucía (de capital belga), mediante escritura otorgada el 20 de febrero de 1897 y publicada su aprobación en la Gazeta de Madrid el 11 de abril de 1897. (1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1892, p. 555.
AR	Bobadilla-Algeciras	Ronda-Jimena de la Frontera	64,235	26/11/1892 (1)	27/11/1892 (2)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1892, p. 602. (2) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
A	Puente Genil-Linares	Cabra-Jaén	88,608		22/01/1893 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918. Cierre de la línea en el tramo Jaén-Campo Real el 01/01/1985. Los viajeros se desviaban por carretera desde el 08/10/1984.
A	Puente Genil-Linares	Espeluy-Linares	22,695		22/01/1893 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918. Cierre de la línea en el tramo Jaén-Campo Real el 01/01/1985. Los viajeros se desviaban por carretera desde el 08/10/1984.
NORTE	Huesca a Francia	Huesca-Jaca	110,214		01/06/1893 (1)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, p. 269 y Memoria presentada por el Consejo de administración a la Junta general ordinaria de accionistas celebrada el 22 de junio de 1894.
NORTE	Játiva-Alcoy	Játiva-Albaida	28,923	20/03/1893 (1)	29/03/1893 (2) 15/04/1893 (3)	Datos recogidos de: (1) Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas: La ribera Alta, 2003. p., 74. (2) Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: la Costera, 2004. p. 180. (3) La Gaceta de Los Caminos de Hierro, junto a la Memoria de NORTE, leída el 30 de Mayo de 1893.
Oeste	Plasencia-Astorga	Plasencia-Hervás	55,73	21/06/1896 (1)	01/08/1893 (2)	(1) Revista de OO. PP., nº 25, 1896 p. 339-343. (2) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1893, p. 389.
GSSR	Lorca-Baza-Águilas	Zurgena-Almazora	10,628	10/11/1893 (1)		(1) Lloret Baldó, Miguel, en Gris Martínez, Joaquín, p. 344. Cerrado el tramo entre Almendricos-Baza el 01/01/1985
TBF	Samper-Roda	Fayón-Caspe	39,095	22/11/1893 (1)		(1) AHF. VA/0001/002.
AR	Bobadilla-Algeciras	Algeciras-Algeciras (Pto)	0,857		16/12/1893 (1)	(1) Nota relativa a las Concesiones de las líneas que constituyen su Red en 1º de enero de 1917. Andaluces, 1918.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
N	Játiva-Alcoy	Albaida-Onteniente	9,29		17/05/1894 (1) 01/07/1894 (2)	(1) Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas: la Costera, 2004. p. 180. 2) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1894, p. 306. Esta misma fecha también la concede la Memoria de NORTE de 1894, p. 15.
MPDR	Ávila-Salamanca	Salamanca-Peñaranda de Bracamonte	39,866	10/02/1890 (1)	31/05/1894 (2)	La explotación corrió a cargo de la Compañía concesionaria, si bien con material móvil y de tracción de SFP (Biblioteca Ferroviaria, signatura: J 3). (1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1890, pp. 51 y 388 su abandono. (2) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1894, p. 343.
GSSR	Lorca-Baza	Almazora-Purchena	20,106	10/06/1894 (1)		(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1894, p. 293. Cerrado el tramo entre Almendricos-Baza el 01/01/1985
TBF	Samper-Roda	La Puebla de Híjar-Samper	9,401	27/06/1894 (1)		(1) AHF-VA/0001/002.
NORTE	Villabona-S. Juan de Nieva	Avilés-S. Juan de Nieva	2		01/07/1894 (1)	(1) Memoria del Consejo de Administración de 1894, p. 15
N	Soto de Rey-Ciaño Santa Ana	Soto de Rey-Ciaño	21,5		01/07/1894 (1)	(1) NORTE, p. 624 y Gaceta de los Caminos de Hierro, 1894, p. 343.
TBF	Samper-Roda	Caspe-Samper	30,704	01/07/1894 (1)		(1) AHF. VA/0001/002.
TBF	Zaragoza-ValdeZafán	Ramal enlace Zaragoza	4,205	09/07/1894 (1)		(1) AHF-VA/0001/002.
O	Plasencia-Astorga	Hervás-Béjar	183,641	21/06/1896 (1)	01/08/1894 (2)	(1) Revista de OO. PP. nº 25, 1896 p. 339-343. (2) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1894, p. 377.
GSSR	Lorca-Baza	Purchena-Serón	18,515	10/09/1894(1)		(1) Lloret Baldó, Miguel, en Gris Martínez, Joaquín, p. 344. Cerrado el tramo entre Almendricos-Baza el 01/01/1985
GSSR	Lorca-Baza	Serón-Baza	31,143	15/12/1894 (1)	14/12/1894 (2)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1894, p. 617. (2) Lloret Baldó, Miguel, en Gris Martínez, Joaquín, p. 344. Este mismo autor, una página antes señala la inauguración de este tramo el 11/12/1894. Cerrado el tramo entre Almendricos-Baza el 01/01/1985

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
MZA	Valladolid-Ariza	Valladolid-Ariza	254,25		01/01/1895 (1)	(1) Documentos oficiales de MZA, p. 455. Real orden autorizando la apertura al servicio público con fecha de 30 Diciembre de 1894. La primera circulación tiene fecha de 17/10/1894 (GCH, 1894 p.507). Cerrada al tráfico de viajeros el 01/01/1985. Su cierre definitivo vino en 1995.
BM/M.Z.A. (1)	Ramal a Cerro del Hierro	Cazalla y Constantina-Cerro del Hierro	15,1		01/05/1895 (2)	(1) Este ferrocarril fue de uso particular, propiedad de Bairds y Cia., pero explotado por MZA. (2) AHF-D/0305/001.
Sur de España	Linares-Almería	Guadix-Almería	99,834	25-07-1895 (1)	26-07-1895(1) 23/07/1895 (2)	(1) La Crónica Meridional. Día 26 apertura oficial al servicio público. (2) Junta General Ordinaria celebrada el día 15/06/1896, p. 7.
FZM	Val de Zafán-San Carlos Rápita	Alcañiz-Puebla de Hjar	32	03/08/1895 (1)	31/07/1895 (2)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1895, p. 392. (2)Gaceta de los Caminos de Hierro, 1895, p. 369 y Anuario de la Torre, 1898, p. 137. A principios de 1899, el Estado incautó esta línea, suspendiendo la explotación por el mal estado del material fijo y móvil.
Sur de España	Linares-Almería	Baeza-(E)-Quesada	53,215		15/11/1895 (1)	(1) Junta General Ordinaria celebrada el día 15/06/1896, p. 7. La explotación corrió a cargo de M.Z.A.
Oeste	Plasencia-Astorga	Béjar-Salamanca	86,706	21/06/1896 (1)	15/04/1896 (2)	(1) Revista de OO. PP., nº 25, año 1896 p. 339-343. (2) Memoria presentada por el Consejo de Administración de la Sociedad de Ferrocarriles de Madrid á Cáceres y á Portugal a la Junta General de Accionistas celebrada el 5 de Junio de 1896, p. 6; Revista de OO.PP., p. 197-198 23/04/1896.
Oeste	Plasencia-Astorga	Salamanca-Astorga	183,641	21/06/1896 (1)	10/07/1896 (2)	(1) Revista de OO. PP. nº 25, año 1896 p. 339-343. (2) Memoria presentada por el Consejo de Administración de la Sociedad de Ferrocarriles de Madrid á Cáceres y á Portugal a la Junta General de Accionistas celebrada el 26 de Mayo de 1897, p. 11.
Sur de España	Linares-Almería	Moreda-Guadix	25,018		22/10/1896 (1)	(1) Memoria del Consejo de Admón. a la Junta General Ordinaria de Accionistas el 31/05/1897, p. 10.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
Sur de España	Linares-Almería	Alamedilla-Moreda	21,27		18/04/1897 (1)	(1) Memoria del Consejo de Admón. a la Junta General Ordinaria de Accionistas el 27/06/1898, p. 5.
CA	Calatayud-Valencia	Segorbe-Sagunto	31,188		15/05/1898 (1)	(1) AHF-I/0226/002
Sur de España	Linares-Almería	Huesa y Alicún- Alamedilla	22,063		22/03/1898 (1)	(1) Memoria del Consejo de Admón. a la Junta General Ordinaria de Accionistas el 27/06/1898, p. 5.
C A	Calatayud-Valencia	Sagunto-Segorbe	31,188	15/05/1898 (1)		(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1898, p. 244.
MZOV	Orense-Vigo	Vigo-Vigo (puerto)	2,767		13/06/1898 (1)	(1) Memoria de la Compañía de 1898, leída 29/04/1899.
CHVA	Puerto Santa María-S. Barrameda	Chipiona-Sanlúcar	8,06		19/06/1898 (1)	(1) Juan Pozo Mozos, 1981.
Sur de España	Linares-Almería	Almería-Puerto	4		20/07/1898 (1)	(1) Memoria del Consejo de Admón. a la Junta General Ordinaria de Accionistas el 20/06/1899. Madrid, 1899, p. 5.
Sur de España	Linares-Almería	Huesa y Alicún - Larva	11,985		005/08/1898 (1)	(1) Memoria del Consejo de Admón. a la Junta General Ordinaria de Accionistas el 20/06/1899. Madrid, 1899, p. 5.
Sur de España	Linares-Almería	Larva- Salado y Quesada-Salado	8,699		01/09/1898 (1)	(1) Memoria del Consejo de Admón. a la Junta General Ordinaria de Accionistas el 20/06/1899. Madrid, 1899, p. 5.
Sur de España	Linares-Almería	Viaducto de El Salado	300		12/03/1899 (1)	(1) Memoria del Consejo de Admón. a la Junta General Ordinaria de Accionistas el 20/06/1899. Madrid, 1899, p. 5.
GSSR	Almendricos-Águilas (ramal)	Águilas-Águilas (puerto)	1,207		27/05/1899 (1)	(1) Enrique Pastor Pacheco, en Ferrocarriles y Tranvías, 1948, p.440. Cerrado el tramo entre Almendricos-Baza el 01/01/1985
CA	Calatayud-Valencia	Segorbe-Jérica	13,459		01/06/1899 (1)	(1) AHF-I/0226/009.
WGR	Pontevedra-Carril	Pontevedra-Carril	31,972		18/07/1889 (1)	(1) Juan del Pozo Mozos, 1981.
Sur de España	Linares-Almería (ramal)	Lacalahorra-Alquife	11,308		26/12/1899 (1)	(1) Memoria presentada al Consejo de Admón. de la Compañía del Sur el 15/06/1900, p. 6
CA	Calatayud-Valencia	Jérica-Barracas	29,991		29/12/1899 (1)	(1) Ferrocarriles y Tranvías, 171, p. 440.
CA	Calatayud-Valencia	Barracas-Puerto Escandón	44,376		03/11/1900 (1)	(1) Ferrocarriles y Tranvías, 171, p. 440. Aunque la autorización de apertura es de fecha 21/11/1900 (AHF-I/0226/002).

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
Sur de España	Gergal-Gergal Pueblo	Gergal-Gergal Pueblo	5,105		07/05/1900 (1)	(1) Cuentas de la explotación a 31/12/1900. El material móvil pertenecía a SUR.
CA	Calatayud-Valencia	Puerto Escandón-Calatayud	150,603	01/07/1901 (1)		(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1900, p. 315.
Sur de España	Moreda-Granada	Moreda-Deifontes	35		14/01/1902 (1)	(1) Memoria presentada a la Junta General Ordinaria de Accionistas el 27/06/1903, p. 5.
CA	Calatayud-Valencia	Valencia-Sagunto	24,084		25/02/1902 (1)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1902, p. 128.
CA	Calatayud-Valencia	Valencia-Grao Cabañal	3,982	16/10/1902 (1)		(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1902, p. 544.
Sur de España	Moreda-Granada	Deifontes-Albolote	15,99		01/04/1903 (1)	(1) Memoria presentada a la Junta General Ordinaria de Accionistas el 28/06/1904, p. 6.
L.B. (1)	Almendricos-Águilas (ramal)	Águilas-El Hornillo	1,207		12/08/1903 (2)	(1) Gris Martínez, Joaquín, pp. 194 y 201. (2) Gris Martínez, Joaquín, p. 161. Cierre oficial el 15/07/1973, aunque sin servicio desde dic. 1970.
N	Játiva-Alcoy	Onteniente-Alcoy	25,102	23/09/1903 (1)	15/04/1904 (2)	Anuario De La Torre refiere que la explotación entre Onteniente a Alcoy se encontraba abierto en 1903, con una distancia de 26 km. (1) Álvarez Úbeda, Basilio. <i>El ferrocarril de Xàtiva-Alcoi: Empeño y supervivencia</i> , 2005. p.38. (2) NORTE, p. 623.
Sur de España	Moreda-Granada	Albolote-Granada	5,5		02/05/1904 (1)	(1) Memoria presentada a la Junta General Ordinaria de Accionistas el 24/06/1905, p. 6.
Sur de España	Linares-Almería	Linares-Baeza (E)	8,632		15/10/1904 (1)	(1) Memoria presentada a la Junta General Ordinaria de Accionistas el 24/06/1905, p. 7.
GRC	Baza-Guadix	Guadix-Gor	17		19/11/1906 (1)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1907; p. 1. Línea cerrada al tráfico el 01/01/1985.
GRC	Baza-Guadix	Baza-Gor	35,56		15/03/1907 (1)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1907, p. 150. Línea cerrada al tráfico el 01/01/1985.
A/SUR	Enlace de Andaluces con Sur de España	Granada (A)-Granada (SUR)	0,987		28/10/1907 (1)	(1) Memoria presentada a la Junta General Ordinaria el 30/06/1908, p. 7. SUR era propietaria de 700 m.
NORTE	Veriña-Aboño	Veriña-Aboño	2		01/03/1910 (1)	(1) Juan del Pozo Mozos, 1981.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
ESTADO	Betanzos-Ferrol	Betanzos-Ferrol	42,736	05/05/1913 (1)	06/05/1913 (1)	(1) Erias Martínez, Alfredo. <i>A chegada do ferrocarril a Betanzos</i> , 1983. El 4 de febrero de 1912 pasaron los Reyes Alfonso XIII y Victoria Eugenia por Betanzos, con destino a El Ferrol, para la botadura del acorazado <i>España</i> en un tren de <i>NORTE</i> .
A.A.T.	Cinco Casas-Tomelloso	Argamasilla de Alba-Tomelloso	6,272		01/08/1914 (1)	(1) Juan del Pozo Mozos, 1981.
BM	Linares-Almería (ramal)	Hueneja y Dolar-Minas del Marquesado	14,404		20/09/1916 (1)	(1) Gómez Martínez, José Antonio y Coves Navarro, José Vicente, p. 271.
A	Ramal Luque-Baena	Luque-Baena	6,944		10/07/1918 (1)	(1) AHF-D/0034/001
E	Ripoll-Puigcerdá	Ripoll-Rivas	10,865	04/10/1922 (1)	10/08/1919 (2)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro 1922, p. 341. (2) Gaceta de los Caminos de Hierro, 1919, p. 391.
E	Ripoll-Puigcerdá	Rivas-La Molina	24,235	04/10/1922 (1)	17/07/1922 (2)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro 1922, p. 341. (2) Gaceta de los Caminos de Hierro 1922, p. 256.
E	Ripoll-Puigcerdá	La Molina-Puigcerdá	13,457	04/10/1922 (1)	03/10/1922 (2)	(1) Gaceta de los Caminos de Hierro 1922, p. 341. (2) Revista de Obras Públicas, 1929, pp. 265-275. En estas mismas páginas se informa de la inauguración del tramo francés el 18/07/1929, y se recoge la adopción del ancho internacional para la línea Puigcerda-Barcelona (R. D. 17/07/1928).
E	Lérida- S. Girons	Lérida-Balaguer	26,101		03/02/1924 (1)	(1) Juan del Pozo Mozos, 1981.
ESTADO	Ávila-Salamanca	Peñaranda-San Pedro del Arroyo	#####		29/06/1924 (1)	(1) Estudio histórico sobre las concesiones y Compañías que integraron la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (Biblioteca Ferroviaria, signatura: J 3).
MZA	Enlaces de Madrid	Santa Catalina-Vallecas	3		30/07/1925 (1)	(1) Alberto García Álvarez.
ESTADO	Ávila-Salamanca	Ávila-San Pedro del Arroyo	35		30/09/1926 (1)	(1) Estudio histórico sobre las concesiones y Compañías que integraron la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (Biblioteca Ferroviaria, signatura: J 3).
SM	Santander-Mediterráneo	Burgos-Cabezón	72,548		14/08/1927 (1)	(1) <i>El ferrocarril Santander Mediterráneo</i> . p. 33. Cerrada al tráfico el 01/01/1985.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
ASLAND	Villaluenga-Villaseca	Villaluenga-Villaseca	14		01/11/1927 (1)	(1) AHF-D/0795/007
N	Zuera-Olorón	Canfranc-Frontera	5,85	18/07/1928 (1)	18/07/1928 (1)	(1) Santiago Parra de Más. <i>El ferrocarril de Canfranc y los transpirenaicos</i> , 1988, p. 221.
SM	Santander-Mediterráneo	Burgos-Peñahorada	21,915		25/08/1928 (1)	(1) <i>El ferrocarril Santander Mediterráneo</i> . p. 33. Cerrada al tráfico el 01/01/1985.
SM	Santander-Mediterráneo	Cabezón-Soria	82,698		25/01/1959 (1)	(1) <i>El ferrocarril Santander Mediterráneo</i> . p. 33. Cerrada al tráfico el 01/01/1985.
N		Zuera-Turuñana		04/03/1929 (1)		(1) Santiago Parra de Más. <i>El ferrocarril de Canfranc y los transpirenaicos</i> , 1988, p. 225.
VO	Villacañas-Quintanar Orden	Villacañas-Quintanar Orden	24,936		08/04/1929 (1)	(1) <i>Ferrocarriles y Tranvías</i> , 1948 p. 440. Abierta a la explotación como vía estrecha el 1/12/1908
SM	Santander-Mediterráneo	Soria-Calatayud	95,894		23/10/1929 (1)	(1) <i>El ferrocarril Santander Mediterráneo</i> . p. 33. Cerrada al tráfico el 01/01/1985.
SM	Santander-Mediterráneo	Peñahorada-Trespaderne	48,5		05/11/1929 (1)	(1) <i>El ferrocarril Santander Mediterráneo</i> . p. 33. Cerrada al tráfico el 01/01/1985.
SM	Santander-Mediterráneo	Trespaderne-Ciudad	44,205		21/11/1930 (1)	(1) <i>El ferrocarril Santander Mediterráneo</i> . p. 33. Cerrada al tráfico el 01/01/1985.
CA	Caminreal-Zaragoza	Caminreal-Zaragoza	120,143	09/03/1933 (1)	02/04/1933 (1)	(1) <i>Ferrovianos y Tranvías</i> pp. 28 y 56; especial, marzo 1933
ESTADO	Murcia-Caravaca	Murcia-Caravaca	78,063	28/05/1933 (1)	29/05/1933 (1)	(1) <i>Ferrocarriles y Tranvías</i> , p. 205, 1933
NORTE	Silla-Cullera	Silla-Cullera	25,481	01/03/1935 (1)	29/05/1933 (1)	(1) <i>Ferrocarriles y Tranvías</i> , p. 89, 1935. Procede de una transformación de la línea de vía estrecha inaugurada el 19/08/1878.
ESTADO	Huelva-Ayamonte	Huelva-Ayamonte	49,502		14/08/1936, tráfico de mercancías (1). 01/08/1940, tráfico de viajeros (1).	(1) <i>Revista Líneas del Tren</i> , nº 8. Noviembre, 1987. F. Wais no ofrece fecha alguna. Fue cerrada al tráfico el 26-9-1987.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
ZH	Zafra-Portugal	Zafra-Jerez de los Caballeros	46,73		15/11/1936 (1) 23/11/1936 (2)	(1) Al comenzar la Guerra Civil, la Compañía del Ferrocarril de Zafra a Portugal tenía muy adelantados los trabajos de infraestructuras de vía, explanaciones, obras de fábrica y edificios, por lo que la circulación comenzó el 15/11/1936, de forma provisional y condicional a favor de la Compañía de Zafra a Huelva, pues la Compañía concesionaria no disponía de material para llevarla a cabo y se necesitaba explotar unos cotos férricos cercanos (AHF-C/0338/001). (2) Juan del Pozo Mozos, 1981.
Oeste	Toledo-Bargas	Toledo-Bargas	18,168		20/9/1938 (1)	(1) Memoria del Consejo de Admón., aprobada por la Junta Gral. Ordinaria celebrada el día 16/04/1940, p. 32. Esta línea fue dada de baja en el año 1956
MZA	Cuenca-Utiel	Cuenca-Arguisuelas	44,982	25/11/1947 (1)	25/10/1938 (2)	(1) <i>Ferrocarriles y Tranvías</i> , año 1947; en cambio, <i>Ferrovianos</i> del mes de noviembre de 1947, pone la fecha del 22/11/1947. (2) AHF-D/0325/004. Apertura por motivos bélicos, se hizo muy pronto necesario para explotación comercial. El Acta de Entrega por el Estado a RENFE para la explotación de los tramos entre Cuenca y Arguisuela y entre Enguidanos y Utiel indica que con anterioridad al 18/07/1936 se venían explotando por MZA y NORTE aunque no existía convenio entre estas Compañías y el Estado para esta explotación (AHF-I/0259/007).

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
NORTE	Cuenca-Utiel	Camporrobles-Utiel	21,38	25/11/1947 (1)	25/10/1938 (2)	(1) <i>Ferrocarriles y Tranvías</i> , año 1947; en cambio, <i>Ferrovianos</i> del mes de noviembre de 1947, pone la fecha del 22/11/1947. (2) AHF-D/0325/004. Apertura por motivos bélicos, se hizo muy pronto necesario para explotación comercial. Se tenía previsto hasta Enguidanos, pero por no estar finalizadas las obras entre Enguidanos-Mira (4km.), en túneles, trincheras y terraplenes, la apertura se realizó hasta Camporrobles. El Acta de Entrega por el Estado a RENFE para la explotación de los tramos entre Cuenca y Arguisuela y entre Enguidanos y Utiel indica que con anterioridad al 18/07/1936 se venían explotando por MZA y NORTE aunque no existía convenio entre estas Compañías y el Estado para esta explotación (AHF-I/0259/007).
ESTADO	Tarancón-Torrejón	Tarancón-Torrejón	90		14/06/1938 (1)	(1) El AHF (C-0381/001), conserva un documento en que permite sospechar que para esa fecha, ya está en circulación o a punto de comenzar. La conservación fue a cargo de la Jefatura de Obras Ferroviarias de la Zona Centro, si bien la explotación habría que adjudicarla a MZA. El levantamiento de vía comenzó el 11/06/40 (AHF-D-0325-007).
ESTADO	Villacañas-Santa Cruz Zarza	Villacañas-Santa Cruz Zarza	41,248		1938 (1)	(1) <i>Ferrocarriles y Tranvías</i> , 1948 p. 440.
NORTE	Les Palmes-Grao Castellón	Les Palmes-Grao de Castellón			19/02/1939 (1)	(1) Alberto García Álvarez.
RENFE	Val de Zafán-San Carlos Rápita	Bot-Tortosa	35,22		01/09/1941 (1)	(1) Memoria RENFE, 1941. La revista <i>Ferrocarriles y Tranvías</i> del mes de abril, pag. 113, comenta que se ha inaugurado el trayecto entre Tortosa y Prat de Compte. Mientras que Wais da la fecha de 24/07/1942, para el tramo de Puebla de Híjar-Tortosa. Tal inauguración o apertura no aparece en la Memoria de RENFE de ese año.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
RENFE	Soria-Castejón	Soria-Castejón	98,516	30/09/1941 (1)		(1) Memoria RENFE, 1941. Esta línea fue explotada por la zona Norte de la Red Nacional, mediante el oportuno convenio económico con el Estado, aplicando las tarifas existentes del FC. Santander-Mediterráneo.
RENFE	Cuenca-Utiel	Enguidanos-Camporrobles	14,527	25/11/1947 (1)	01/11/1941 (2)	(1) <i>Ferrocarriles y Tranvías</i> , año 1947; en cambio, <i>Ferrovianos</i> del mes de noviembre de 1947, pone la fecha del 22/11/1947 (2) Memoria de RENFE, año 1941.
RENFE	Cuenca-Utiel	Arguisuela-La Gamedosa	7,286	25/11/1947 (1)	08/06/1942 (2)	(1) <i>Ferrocarriles y Tranvías</i> , año 1947; en cambio, <i>Ferrovianos</i> del mes de noviembre de 1947, pone la fecha del 22/11/1947 (2) Memoria de RENFE, año 1942. El Acta de Entrega por parte del Estado a RENFE de los tramos de la línea para su explotación, indica en la base 5ª que el tramo Arguisuelas -La Gamedosa tiene una explotación provisional y en precario hasta que se construya el Viaducto de San Jorge (AHF-I/0259/007).
RENFE	Santiago-Coruña	Santiago-Coruña	75,681	14/04/1943 (2)	14/04/1943 (1)	(1) Memoria de RENFE 1943. (2) <i>Ferrovianos</i> , 1943, pp. 16-18
RENFE	Cuenca-Utiel	La Gamedosa-Enguidanos	25,253	25/11/1947 (1)	26/11/1947 (2)	(1) <i>Ferrocarriles y Tranvías</i> , año 1947; en cambio, <i>Ferrovianos</i> del mes de noviembre de 1947, pone la fecha del 22/11/1947 (2) <i>Ferrocarriles y Tranvías</i> , 1947, p. 465.
RENFE	Musel (Gijón)	Veriña-La Camocha	10,335	26/08/1949 (1)	09/06/1949 (1) 11/06/1949 (2)	(1) Javier Fernández López, <i>El ferrocarril minero de Veriña a La Camocha</i> . Revista de Historia ferroviarias Nº, pp.35-91. (2) Memoria de RENFE, 1949, informa que este trazado fue construido por el INI al que se otorgó por O. M. de 17/12/1942. Quedó destinado a la exclusiva explotación de la industria minera, y presta servicio de expediciones de carbón y de otros minerales. La explotación fue realizada por RENFE con arreglo a la O. M. de 14/02/1946. Cierre definitivo el 29/08/1986.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
RENFE	Lérida-Saint Giron	Balaguer-Sellés	35,641		21/07/1949 (1)	(1) Memoria de RENFE, 1949.
RENFE	Lérida-Saint Giron	Sellés-Tremp	13,6		08/09/1950 (1)	(1) Memoria de RENFE, 1950.
RENFE	Lérida-Saint Giron	Tremp-Pobla de Segur	12,354		13/11/1951 (1)	(1) Memoria de RENFE, 1951.
RENFE	Tudela-Tarazona	Tudela-Tarazona	21,852		07/07/1952 (1)	(1) Memoria de RENFE, 1952.
RENFE	Zamora-La Coruña	Zamora-Puebla Sanabria	106,731	24/09/1952 (1)		(1) Revistas <i>Ferrovianos</i> y <i>Ferrocarriles y Tranvías</i> , 1952.
RENFE	Villacañas-Santa Cruz de la Zarza	Santa Cruz de la Zarza-Villacañas	42,71	11/07/1954 (1)	11/08/1954 (1)	(1) Memoria de RENFE 1954.
RENFE	Medina-Salamanca-Astorga	Variante (Tejares) (Salamanca)	6,376		08/08/1954 (1)	(1) Memoria de RENFE 1954.
P.	ENSIDESA (Avilés)	Nubledo-Trasona	6		23/02/1956 (1)	(1) Alberto García Álvarez.
RENFE	Zamora-Orense-Santiago	Puebla Sanabria-Orense-Carballino	173,85	01/07/1957 (1)	02/07/1957 (1)	(1) Memoria de RENFE de 1957
RENFE	Soto Rey-Ciaño y León-Gijón	Tudela-Veguín-Lugo Llanera	14,084	16/09/1957 (1)		(1) Memoria de RENFE de 1957
RENFE	Zamora-Orense-Santiago	Carballino-Santiago	97,055	08/09/1958 (1)		(1) Memoria de RENFE de 1958
RENFE	Palencia-La Coruña-Santiago-La Coruña	Ramal enlace Coruña-San Cristóbal-Coruña-Norte	4,5	08/09/1958 (1)		(1) Memoria de RENFE de 1958
RENFE	Enlaces	Madrid Chamartín-Pinar de las Rozas	21,3		25/05/1964(1)	(1) Circular General 36, citada por Alberto García Álvarez.
RENFE	Madrid-Barajas	O'donell-Barajas	5,3		25/05/1964 (1)	(1) Circular General 36, citada por Alberto García Álvarez.
RENFE	Enlaces de Madrid	M. Chamartín-Coslada-S. Fernando	16		25/05/1965 (1)	(1) Alberto García Álvarez.
RENFE	Enlaces de Madrid	Hortaleza-Fuencarral	1,6		25/05/1965 (1)	(1) Alberto García Álvarez.
RENFE	Enlaces de Madrid	Madrid-Chamartín-Atocha (Ap.)	7,3	17/07/1967 (1)	18/07/1967(1)	(1) RENFE. Resumen informativo de prensa, año 1967.
RENFE	Madrid-Burgos	Madrid-Burgos	282,5	04/07/1968 (1)	11/07/1968 (1)	(1) RENFE. Resumen informativo de prensa, 26 julio 1968.
RENFE	Enlaces de Madrid	Villaverde Bajo-Bif. Rebollo	5,5		05/07/1973 (1)	(1) Circular General 85, citada por Alberto García Álvarez.
RENFE	Puertollano-Calvo	Puertollano-Calvo Sotelo	9,16		20/03/1975 (1)	(1)BF-[IIIF 0040].

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
	Sotelo					
RENFE	Barcelona Sants-Aeropuerto	Barcelona Sants-Aeropuerto	14	18/07/1975 (1)	16/07/1975 (2)	(1) Vía Libre, agosto, 1975 p.7. (2) Circular G. 97, citada por Alberto García Álvarez.
RENFE	Málaga-Fuengirola	Málaga-Fuengirola	31	31/07/1975 (1)	01/08/1975 (2)	(1) Vía Libre, agosto, 1975 p.7. Esta línea procede de la conversión de una antigua línea de vía estrecha que dejó de funcionar en el año 1971, después de muchos avatares. (2) Biblioteca ferroviaria, SIG: [IIIF/0040].
RENFE	Bifurcación Universidad	Bif.-Universidad Cantoblanco	1		03/12/1975 (1)	(1) Circular General 104, citada por Alberto García Álvarez.
RENFE	Madrid-Móstoles	Aluche-Móstoles	11,9	28/10/1976 (1)	29/10/1976 (2)	(1) Informe sobre el tráfico de la Línea Móstoles Aluche en el periodo 1977/1981. (2) Vía Libre, nov. 1976.
RENFE	Madrid-Móstoles	Móstoles-Villaviciosa de Odón (posteriormente Móstoles-El Soto)	13,42		28/04/1978 (1)	(1) Circular G.115, citada por Alberto García Álvarez. Este tramo servía para contactar la línea con el taller de mantenimiento. Su apertura al tráfico de viajeros fue el 27/04/1983, e inaugurado el día anterior (Informativo diario GIRE).
RENFE	Sant Viçent de Calders-Villafranca del Penedés	Sant Viçent de Calders-Villafranca del Penedés	23,59		25/08/1981 (1)	(1) BF-[IIIF 0040].
RENFE	Castellbisbal-Mollet Sant Fost	Castellbisbal-Mollet Sant Fost	27		05/10/1982 (1)	(1) BF-[IIIF 0040].
RENFE	Madrid-Móstoles	Laguna-Aluche	2,565	19/01/1984 (1)	23/01/1984 (2)	(1) Vía Libre, febrero, 1984, p. 5 y Circular137, citada por Alberto García Álvarez. (2) Informativo Diario, GIRE, 1984.
RENFE	Madrid-Móstoles	Embajadores-Laguna	3,3		28/05/1989 (1)	(1) Informativo Diario GIRE, 1989.
RENFE	Madrid Atocha-Villaverde Alto	Madrid Atocha-Villaverde Alto	9,2		24/09/1989(1)	(1) Informativo Diario GIRE, 1989.
RENFE	Madrid-Móstoles	Atocha-Embajadores	1,2	30/09/1991 (1)	01/10/1991 (1)	(1) Informativo Diario GIRE, 1991.
RENFE	Cantoblanco-Tres Cantos	Cantoblanco-Tres Cantos		20/10/1991 (1)	20/10/1991 (1)	(1) Informativo Diario GIRE, 1991.

Compañía	Líneas según concesión	Tramo	Km.	Inaug. Oficial	Apert. Servicio	Datos complementarios
RENFE	(NAFA) Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía	L.A.V. Madrid-Sevilla	471	14/04/1992 (1)	21/04/1992 (1)	(1) Vía Libre, mayo 1992.
RENFE	Madrid-Parla	Bif. Parla-Parla Centro	3,7		28/09/1995 (1)	(1) Alberto García Álvarez.
RENFE	Pasillo Verde Ferroviario	Madrid P. Pío-Madrid Atocha	8		30/06/1996 (1)	(1) Revista Líneas del Tren nº 132, p. 8-11, 1996.
RENFE	Univ. Cantoblanco-S. Sebastián de los Reyes	Univ. Cantoblanco-S. Sebastián de los Reyes	7,4		09/02/2001 (1)	(1) Líneas del Tren, nº 239, p. 4 - 8.
RENFE	L.A.V. La Sagra-Toledo	La Sagra-Toledo	22,472	15/11/2005 (1)	16/11/2005 (1)	(1) Vía Libre, diciembre, 2005. La línea nace en el P.K. 53,730 de la L.A.V. Madrid-Sevilla.

ANEXO I

Primeras personas, físicas o jurídicas, en explotar líneas o tramos de éstas:

Andaluces	Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.
AR	The Algeciras Railway C°. Ltd.
ASLAND	Compañía General de Asfaltos y Portland "ASLAND". Esta Compañía de cementos tuvo dos ferrocarriles secundarios: Guardiola-Castellar d'en Huch y Villaluenga-Villaseca
AVT	Compañía del Ferrocarril de Almansa a Valencia y a Tarragona.
BM	Bairds Mining.
CA	Compañía del ferrocarril Central de Aragón
CAGL	Caminos de Hierro de Asturias, Galicia y León.
CDR & JBC	Carlos Dalhoussie Ross y Jorge Baden Crawley.
CDR & JBC	Carlos Dalhoussie Ross & Jorge Baden Crawley.
CHBG	Caminos de Hierro de Barcelona a Gerona, según el art. 3º de los Estatutos de esta empresa, aprobados por R. O. 14/11/1861.
CHBM	Caminos de Hierro de Barcelona a Mataró.
CHC o FMB	Caminos de Hierro del Centro. También tuvo el nombre oficial de la <i>Compañía del Ferrocarril de Martorell a Barcelona</i> .
CHMA	Compañía Anónima del Camino de Hierro de Madrid a Aranjuez.
CHN	Caminos de Hierro del Norte de Barcelona.
CHVA	Caminos de Hierro Vecinales de Andalucía.
CMF	Sociedad de los Ferrocarriles de Cáceres a Malpartida de Plasencia y a la Frontera de Portugal.
Compostelano	Sociedad del Ferrocarril Compostelano de la Infanta Dª Isabel de Santiago al Puerto del Carril.
CRB	Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las Minas de Belmez.
CVT	Sociedad de los Ferrocarriles de Cuenca a Valencia y a Teruel.
DIRECTOS	Compañía anónima de los Ferrocarriles directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona.
ESTADO	Explotación por el Estado.
ESTE	Compañía del Ferrocarril del Este de España. También aparece como Compañía de los Ferrocarriles del Este de España.
FAV o FGA	Sociedad del Ferrocarril de Almansa a Valencia, en cambio NORTE a escribir su historia llama a este ferrocarril <i>FC del Grao a Almansa</i> .
FBGG	Sociedad Anónima titulada Ferrocarril de Barcelona a Granollers y Gerona. Estatutos aprobados por R. D. 07/07/1858.
FBMA	Compañía del Ferrocarril de Barcelona Mataró y a Arenys de Mar (R.O. 26/02/1858), otras veces fue Ferrocarril de Barcelona a Arenys de Mar (FBA). Esta Compañía tuvo también como denominación la de <i>Camino del Hierro del Este de Barcelona</i> .
FBMG	Cía. del Ferrocarril de Barcelona a Mataró y a Gerona.
FCA	Compañía de los Ferrocarriles Carboníferos de Aragón, según los estatutos elevados a escritura pública el 01/06/1878.
FCM	Cía. del FC de Córdoba a Málaga.

FCS	Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla.
FCVA	
FGJ	Ferrocarril de Grao a Játiva.
FMS	Ferrocarril de Mérida a Sevilla.
FMSJ	Sociedad del Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas.
FMZ	Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora.
FPS	Compañía del Ferrocarril de Pto. de Sta. María a Sanlúcar de Barrameda.
FRO	Federico Rivero O'neale.
FSB	Ferrocarril de Sarrià a Barcelona.
FSS	Compañía del Ferrocarril de Santander a Solares.
FT	Compañía del Ferrocarril del Tajo.
FTB	Ferrocarril de Tudela a Bilbao.
FTR	Compañía del Ferrocarril de Tarragona a Reus.
FVA	Compañía belga de ferrocarriles vecinales en Andalucía.
FYII	Compañía del Ferrocarril de Isabel II (Ferrocarril de Santander a Alar del Rey).
FZB	Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona.
FZM	Compañía del Ferrocarril de Zaragoza al Mediterráneo.
FZP	Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona.
G & L	Joaquín de la Gándara y Jorge Loring.
GCE	Gran Central Español.
GRC	Granada Railway Company Ltd.
GSSR	The Great Southern of Spain Railway Ltd.
JBC	Jorge Baden Crawley.
JPC	S. A. del Ferrocarril de Jerez al Ptº. de Stª. María y Cádiz.
LH&L	Larios, Heredia y Loring.
LRT	Compañía del Ferrocarril de Lérida a Reus y Tarragona.
M & B	Maciá y Brocca.
MC	Compañía del Ferrocarril de Mollet a Caldes de Montbui.
MCP	Compañía del Ferrocarril de Madrid a Cáceres y Portugal.
MCP y O	Compañía de explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España.
MCS	Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca.
MPDR	Madrid and Portugal Direct Railway (Ávila And Salamanca) Ltd.
MPL	Manuel Pastor y Landero.
MZA	Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y a Alicante.
MZOV	Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo.
Noroeste o FPP	Compañía del Ferrocarril del Noroeste. Esta Compañía también recibió el nombre de Compañía del Ferrocarril de Palencia a Ponferrada.
Norte	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.
Oeste	Compañía del Ferrocarril del Oeste de España. Posteriormente (R.D. 09/09/1928), se creó la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España.
SAC	Compañía del Ferrocarril de Sevilla a Alcalá de Guadaira y a

	Carmona.
SCGF	Sociedad Crédito General de Ferrocarriles.
SFP	Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera Portuguesa.
SFVA	Sociedad de los ferrocarriles de Valencia y Aragón con la línea de Valencia a Liria por Manises.
SJC	Cía. de los FFCC. de Sevilla a Jerez y a Cádiz.
SJPC	Cía. de los FFCC. de Sevilla a Jerez y de Puerto Real a Cádiz.
SM	Compañía del ferrocarril de Santander al Mediterráneo.
SUR	Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.
TBF	Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia. Estatutos elevados a escritura pública el 10/12/1875 y válidos desde el 01/01/1876.
TMB	Sociedad de los Ferrocarriles de Tarragona a Martorell y Barcelona (R.D. 10/09/1861).
Triano	Ferrocarril de Triano.
VQ	Compañía del Ferrocarril de Villacañas a Quintanar de la Orden.
VVB	Ferrocarril de Valls a Vilanova y Barcelona. Estatutos elevados a escritura pública el 04/07/1878.
WGR	The West Galicia Railway (Sociedad del Ferrocarril Compostelano).
ZEV	Compañía de Zaragoza a Escatrón y de ValdeZafán a las minas de la cuenca carbonífera de Gargallo a Utrillas, según los Estatutos elevados a escritura pública el 01/09/1869. El 01/06/1878, pasa a denominarse FAC.
ZH	Zafra-Huelva Railway Company.
ZPB	Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y a Barcelona.