

# **i Figúrese usted como llegaríamos!**

*(0 de cómo viajan aquellos protofutbolistas del sur de España para practicar el sport)*

El ferrocarril no sólo fue el vehículo de la revolución industrial, sino uno de los protagonistas de la expansión del *foot-ball*.

Sabemos que alrededor de las vías en construcción se concretaron *matches* y los operarios y gestores participaron en este juego, pero, además, fue el nexo que unió dos ciudades en las que se gestaron aquellos primeros desafíos.

En una sociedad en la que vemos natural que a un solo futbolista se le ponga a disposición un avión privado para que se desplace a jugar un partido, pueden resultar chocantes las peripecias de algunos de estos pioneros. Sirva este escrito como homenaje a Mr. Young y sus acompañantes, y a aquellos que en el *Mixto* o el *Correo* se desplazaban para celebrar las partidas.

«¿Sevilla ha dicho usted? No sabíamos que en aquel tiempo...  
Sevilla, sí. Sevilla, Río-Tinto y Huelva fueron los tres grupos que jugaron al fútbol antes que nació en España. Los de Huelva y Río-Tinto aparecieron simultáneamente el año 81; el de Sevilla nació unos meses después. Estas tres localidades, son sin ningún género de dudas, el germen del deporte español. Yo recuerdo haber jugado en Sevilla contra equipos españoles, alemanes e ingleses. Pocos encuentros, desde luego, porque lo dificultaba la escasez de comunicaciones de esta cuenca minera. Ya usted ve si será así, que algunas veces en que tres o cuatro que los de aquí formábamos con los de Huelva en Sevilla, teníamos que salir de la Mina ia caballo! a las once o doce de la noche anterior al partido, y así seguíamos toda la madrugada hasta Zalamea donde tomábamos un tren que nos llevaba hasta San Juan del Puerto para uniros a los demás compañeros de la capital y continuar el viaje a Sevilla. ¡Fíjese usted como llegaría mos! ¡Destrozados!  
25 de mayo de 1933 "Diario de Huelva"

Sobre las once de la noche, Daniel Young acaricia su caballo, le da unas palmaditas y le dice algo al oído. Monta, y se dirige al paso al punto de reunión con otros tres amigos. Allí, puntuales, le esperan, y los cuatro juntos se echan al camino, van a Sevilla, a jugar un *match* de *foot-ball*.

«¿Sevilla ha dicho usted? No sabíamos que en aquel tiempo...

*Sevilla, sí. (...) Pocos encuentros, desde luego, porque lo dificultaba la escasez de comunicaciones de la cuenca minera. Ya usted ve si será así, que algunas veces en que tres o cuatro que los de aquí formábamos con los de Huelva en Sevilla, teníamos que salir de la Mina ia caballo! a las once o doce de la noche anterior al partido, y así seguíamos toda la madrugada hasta Zalamea, donde tomábamos un tren ...»*

La Mina de Río-Tinto, en la que trabajaba Daniel Young, distaba de Zalamea la Real unos ocho kilómetros, en plena sierra onubense. En Zalamea se encontraba la estación de ferrocarril, con servicio regular, más próxima. El periódico onubense *La Provincia*, de los últimos días de 1890, nos ilustra para fijar el horario de esa excursión, que partía sobre la media noche, a caballo, desde la Mina.

Si han tenido suerte, no les ha llovido en el camino, y ya los tenemos en Zalamea, allí cogerán el *Correo* de las 2'36,

FERROCARRIL DE BUITRON Á ZALAMEA Y á San Juan del Puerto.					
Trenes de San Juan á Zalamea.					
PRECIOS.—PESETAS.					
ESTACIONES.	HORAS.		1.ª c. 2.ª c. 3.ª c.		
	Correo.	Mixto.			
San Juan (salida).	7,35 n.	6'50 m.			
Trigueros . . .	8'8	7'26	1'30	1'04	0'68
Beas . . . . .	8'31	7'50	2'16	1'73	1'13
Valverde. . . .	9'55	9'14	3'18	2'44	1'56
Zalamea (llegada).	11'17	10,31	4'20	3'56	2'27
Trenes de Zalamea á San Juan.					
Zalamea (salida) .	2'36 m	2'44 t.			
Valverde. . . .	4'8	4'26	3'02	2'42	1'57
Beas . . . . .	5'22	5'46	4'19	3'56	2'22
Trigueros . . . .	5'45	6'12	5'05	4'24	2'67
S. Juan (llegada).	6'13	6'40	6'20	5'56	4'27

Los domingos solo circulan los trenes correos, y por consiguiente, no hay en ese dia combinacion para ir ó regresar de Huelva, pero sí con Sevilla.

«donde tomábamos un tren que nos llevaba hasta San Juan del Puerto...»



En el trayecto, si la ilusión lo ha permitido, echarían alguna cabezadita, ya que la llegada no estaba prevista a aquella localidad hasta las 6'13 de la mañana

En la estación de San Juan del Puerto estiran las piernas un rato, se ajustan el cuello del abrigo, despunta el día y el aire huele diferente a como lo hace en la Mina. Sacan sus billetes y no les da tiempo de mucho.

«para unirnos a los demás compañeros de la capital y continuar el viaje a Sevilla...»

En apenas veinte minutos llegarían sus amigos, a las 6'32, en el *Correo* que salió de Huelva a las 6'10.

FERRO-CARRIL DE SEVILLA A HUELVA.					
DE HUELVA Á SEVILLA.					
PRECIOS.--REALES.					
ESTACIONES.	HORAS.		1.ª c. 2.ª. 3.ª c.		
	Correo.	Mixto.			
Huelva (salida).	6,10 m	4'00 t.			
San Juan. . . . .	6'32	4'23	6'58	5'09	3'13
Niebla. . . . .	7'8	4'58	15'69	12'16	7'43
Villarrasa . . . .	7'16	5'12	18'72	14'51	8'85
La Palma . . . . .	7'28	5'23	20'76	16'08	9'89
Villalba. . . . .	7'40	5'37	23'78	18'43	11'24
Escacena . . . . .	8'4	6'4	29'35	22'75	13'94
Sevilla (llegada).	10'6	8,25	55'66	43'14	26'30
DE SEVILLA Á HUELVA.					
Sevilla (salida).	4'00 t.	6'40 m			
Escacena . . . . .	6'3	9'2	26'31	2'39	12'50
Villalba. . . . .	6'26	9'28	31'88	0'39	15'18
La Palma . . . . .	6'38	9'44	34'91	24'05	16'50
Villarrasa . . . .	6'47	9'55	36'94	27'06	17'59
Niebla . . . . .	7'6	10'10	40'00	27'62	19'98
San Juan . . . . .	7'31	10'47	49'28	38'58	24'45
Huelva (llegada).	7'50	11'8	55'66	43'14	26'30

Todos en el ferrocarril, camino de Sevilla, entusiasmado por el juego del *foot-ball*, charlan de sus tácticas, de compañeros y contrarios. Con tanta conversación, se les harían hasta cortas las cuatro horas de viaje empleadas en ese escaso centenar de kilómetros que distan las dos capitales andaluzas.

Pasan unos minutos de las diez de la mañana, y los que salieron de la Mina la noche anterior, por fin, ponen el pie en Sevilla, algo cansados:



«*iFigúrese usted como llegaríamos! iDestrozados!*»

Se acerca la hora de la partida y hay que acercarse a Tablada, emplazamiento a las afueras de Sevilla donde se practican los *sports* en aquellos años. En la Dehesa de Tablada se encuentra el Hipódromo, el escenario elegido. Juntos con los amigos del club sevillano, montan en los carruajes de algunos de ellos, aunque también optan por el *servicio público de transporte*, que nos muestra la *Guía de Sevilla y su Provincia* de 1888, al referirse sobre como se llevaba a cabo para las carreras de caballos: «*estableciéndose en los sitios céntricos de la ciudad multitud de carruajes, y varios vapores en el río por precios muy módicos...*»

Aunque como nos contó *The Field* (Londres) el 10 de enero de 1891, en el partido de la Navidad de 1890, «**el señor White contribuyó al éxito de la reunión de varias formas, y su amabilidad al llevar a los equipos en vapor al campo de juego se merece el mayor de los agradecimientos.**»

El ferrocarril fue el medio de transporte de estos protofutbolistas del XIX, como nos ha contado Daniel Young en la entrevista que hemos recreado, publicada el 25 de marzo de 1933 en el *Diario de Huelva*. También lo era para los sevillanos en sus visitas a Huelva:

«En el tren correo de anoche llegaron los once socios que componen la partida del Club sevillano.» (20 de marzo de 1892 La Provincia, Huelva)

Estos viajes nos devuelven ese valor sentimental de aquellas estaciones de ferrocarril, punto de encuentro y despedida, ya que hasta que no partía el *Mixto* o el *Correo*, no había terminado la partida.



«En el tren mixto de ayer salieron para Sevilla los Sres. de aquel Club, bajando a la estación a despedirlos casi todos los socios del Club Recreativo.» (20 de marzo de 1892 La Provincia, Huelva)

Eso sí:

«¡Figúrese usted como llegaríamos! ¡Destrozados!»