

CAPÍTULO IX

SIGLO Y MEDIO DE FERROCARRIL  
EN CASTILLA Y LEÓN:  
TERRITORIO, HISTORIA Y  
LEGADO PATRIMONIAL<sup>1</sup>

Domingo Cuéllar Villar

*Fundación de los Ferrocarriles Españoles  
Universidad Autónoma de Madrid*

Miguel Jiménez Vega

*Fundación de los Ferrocarriles Españoles*

## INTRODUCCIÓN

Siglo y medio de historia, tres mil trescientos kilómetros de red ferroviaria, millones de toneladas de mercancías transportadas, millones de viajeros de paso, medio millar de estaciones en servicio, decenas de puentes y túneles construidos. Estos son algunos de los datos del paso y permanencia del ferrocarril en Castilla y León. Resulta difícil encontrar una actividad de tan largo discurrir y con tanta carga de profundidad en el desarrollo de una sociedad. Como ha sido referenciado en múltiples ocasiones, el ferrocarril personaliza a la Revolución Industrial siendo catalogado en su momento –en una expresión muy decimonónica– como el grito de modernidad que necesitaban los pueblos para su desarrollo. Todos sabemos que la ansiedad causó en muchos casos frustración, seguramente por lo excesivo de aquélla, pero en ningún caso el balance puede ser negativo. No conocemos ninguna sociedad transformada en la época contemporánea que no haya tenido al ferrocarril como compañero de viaje. La sociedad española, lastrada por el largo tránsito del Antiguo Régimen al liberalismo, vivió con esas contradicciones el arranque y desarrollo del ferrocarril. El actual territorio de la Comunidad de Castilla y León, entonces identificado con Castilla La Vieja o con la Meseta norte, vivió desde fecha muy temprana esta singular transformación.

Así, el ferrocarril tocó suelo castellanoleonés en el año 1857 cuando se inauguró el tramo desde Reinosa, en Santander, hasta la localidad palentina de Alar del Rey.

Eran sólo cuatro kilómetros de recorrido por la región, pero marcaron el inicio de una notable expansión ferroviaria que iría cubriendo etapas de crecimiento a buen ritmo. En 1880 se alcanzaron los mil kilómetros de red construida, todavía con una preponderancia casi absoluta de la vía ancha. Al acabar el siglo XIX, ya se habían superado los dos mil kilómetros de ferrocarril, de los cuales trescientos lo eran de vía estrecha. En 1930 se alcanzaría la cifra de tres mil kilómetros, con un 80 por ciento en el ancho nacional de 1,67 metros. Muestra de todo ello es la pronta comunicación ferroviaria de las capitales provinciales lograda en la década de 1860 por Valladolid (1860), Burgos (1860), Palencia (1860), Ávila (1863), León (1863) y Zamora (1864). Salamanca conseguiría disponer de ferrocarril en 1877, Segovia en 1884 y, finalmente, Soria en 1892. Además, un buen número de ciudades que superaban los cinco mil habitantes a mediados del siglo XIX vieron también llegar este medio de transporte, como Medina del Campo, Astorga, Béjar, Ciudad Rodrigo o Ponferrada.

A esta etapa expansiva del ferrocarril en Castilla y León en el siglo XIX, siguió una fase de consolidación y crecimiento más moderado en la vía ancha, con la apertura de los tramos del ferrocarril Santander-Mediterráneo, de la línea de Zamora a La Coruña o del directo de Madrid a Burgos. La vía estrecha, por su parte, había llegado a su máxima expansión en la década de 1920, cuando ya se habían abierto los últimos kilómetros de los Ferrocarriles Secundarios de Castilla y de los ferrocarriles hulleros de La Robla y de Villablino.

La segunda mitad del siglo XX abriría una etapa de estancamiento y retroceso del ferrocarril, sumido en una grave crisis económica, que llevaría a paulatinos cierres tanto de la vía estrecha como de la vía ancha. Los Ferrocarriles Secundarios de Castilla, que tenían una red superior a los doscientos kilómetros, fueron clausurados en 1969. La vía ancha sufriría un mayor castigo y en 1985 se cerrarían al tráfico más de mil kilómetros que afectaron a cinco líneas distintas: la de Calatayud a Ciudad Dosante, la de La Fuente de San Esteban a La Fregeneda, la de Monfragüe a Astorga, la de Valladolid a Ariza y la de Quintanilla a las Minas de Barruelo. Algunas tuvieron un cierre provisional al servicio de viajeros, pero finalmente todas serían clausuradas y hoy en día no prestan servicio.

El final del siglo XX y los primeros años del actual marcan el inicio de una nueva etapa que impulsa un ciclo expansivo de líneas de alta velocidad. Todavía con algunos proyectos sin concreción, para el caso de Castilla y León hay que señalar la fecha de 2003 como la de la construcción del primer tramo ferroviario de alta velocidad en la región, si bien este hito ha sido tangencial, dentro del breve paso de la línea de Madrid a Zaragoza por tierras sorianas. Además, a finales de 2007 fue inaugurado el acceso norte de Madrid hacia Valladolid y las previsibles ampliaciones hacia el País Vasco, Asturias y Galicia.

Este devenir histórico cuenta con el referente de un marco territorial bastante definido, marcado por la unidad casi absoluta de la cuenca del Duero que ocupa más del 80 por ciento del territorio castellano-leonés, con apenas disgresiones laterales y el cerramiento de las barreras montañosas que circundan a toda la región. El territorio, urbano y rural, es una buena base para explicar el desarrollo que ha tenido el ferrocarril en este espacio, ya que a los factores favorecedores, como las rentas de localización, la importancia de su ciclo agrario, el desarrollo de las ciudades o el fácil tránsito interior por la cuenca castellana, se han opuesto factores limitantes, como los cor-

dones orográficos de difícil paso, la creciente despoblación y la escasa industrialización, de cuya combinación emana la explicación sobre el contradictorio resultado del ferrocarril en Castilla y León.

Todo este largo periplo ferroviario en Castilla y León ha legado un rico patrimonio histórico, buena parte del mismo todavía en activo, que se distribuye por todo el territorio y abarca un muestrario realmente diverso, desde las estaciones monumentales, las construcciones seriadas, las obras de fábrica e ingeniería, el material móvil o el patrimonio documental. La obra pública, tan inherente al propio hecho ferroviario, ha tenido una gran trascendencia y ofrece por doquier un conjunto de gran valor patrimonial, que estas obras de arquitectura o ingeniería merecen. Sin embargo, su reconocimiento está lejos de su valor real. En la actualidad sólo tienen protección oficial en todo el territorio castellanoleonés cuatro elementos ferroviarios: la línea férrea de La Fuente de San Esteban a La Fregeneda (monumento), la estación de ferrocarril de Segovia (monumento), la locomotora tipo Mikado 141-F-2346 (bien mueble) y la locomotora eléctrica de procedencia británica 7766 (bien mueble), ambas ubicadas en León. Además, algunos municipios impulsan la protección y puesta en valor de los edificios singulares que el ferrocarril ha legado en su territorio. Con todo, sorprende la escasa presencia del ferrocarril entre los elementos del patrimonio histórico castellanoleonés. Como veremos, obras de fábrica, conjuntos arquitectónicos de las estaciones o poblados ferroviarios, marquesinas de las estaciones, talleres ferroviarios como los de Valladolid o elementos singulares de la explotación ferroviaria como los puentes giratorios o las aguadas, no figuran en las ilustres listas oficiales de elementos protegidos. La conclusión es sencilla: aún hoy en día el ferrocarril y su obra pública siguen ocultos y semiescondidos. De ahí su escasa presencia en los inventarios del patrimonio histórico de Castilla y León<sup>2</sup>, mientras se deteriora y desaparece ante nuestros ojos.

<sup>2</sup> Los más de 1.250 elementos protegidos del patrimonio histórico castellanoleonés se pueden consultar en la Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales de la Junta de Castilla y León

(<http://www.jcyl.es> [Consultada en marzo de 2007]) y en Patrimonio Nacional (<http://www.patrimonionacional.biz> [Consultada en marzo de 2007]).

Este capítulo pretende hacer balance de la obra pública y el patrimonio histórico ferroviario de Castilla y León. En primer lugar, desarrollamos sendos apartados dedicados al papel que el territorio ha desempeñado en la configuración de la red ferroviaria y a la evolución histórica de este medio de transporte en la región castellano-leonesa. Ambas cuestiones consideramos que son necesarias, ya que a día de hoy no contamos con estudios similares que nos sirvan de referencia. Hemos intentando hacer una labor de síntesis y de reflexión: la historia y el territorio regional con el ferrocarril en el horizonte. A continuación, desarrollamos la misión principal de este texto, que es hacer balance del legado de obra pública ferroviaria en la región. Nuestro objetivo ha sido el estudio y contabilización de las infraestructuras más señaladas, puentes, túneles y estaciones de ferrocarril, completado con datos de los depósitos, talleres y muelles que se dispersaron por doquier, además de algunos apuntes sobre las vías verdes y algunos elementos muebles significativos. Para ello, y en primer lugar, los inventarios de puentes, túneles y poblados ferroviarios elaborados por el Programa de Historia Ferroviaria de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, han sido nuestro punto de partida<sup>3</sup>. En el capítulo de estaciones, ante la ausencia de un inventario que compile los datos, hemos recurrido a la consulta de los trabajos de las voluntariosas asociaciones y agrupaciones de defensa del ferrocarril de la región, que muestran en sus páginas web una profusa documentación de gran interés que nos ha sido muy útil<sup>4</sup>, además de otra bibliografía que apuntaremos en el desarrollo de los capítulos. Por último, desde la Dirección del Programa de Vías Verdes de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles también nos han proporcionado valiosos datos<sup>5</sup>. Nuestro agradecimiento a todos ellos por la colaboración y apoyo prestado, y nuestra felicitación por la importante labor que realizan.

<sup>3</sup> García Mateo (Dir.), Jiménez Vega y Cuéllar Villar (2004); Melis Maynar (Dir.), Jiménez Vega y Cuéllar Villar (2005); y Cuéllar Villar, Jiménez Vega y Polo Muriel (2005).

<sup>4</sup> La documentación consultada está disponible en (La Estación del Tren) <http://www.laestaciondetren.net/>, (Proyecto Ecorail) <http://www.abuaf.com/ecorail/>, (Tren Zamora) <http://www.tren-zamora.es.mn/>, (Portal Tranvía) <http://www.tranvia.org/>, (Asocia-

## LOS RAÍLES EN LA MESETA: UN ANÁLISIS GEOGRÁFICO

### CONDICIONANTES FÍSICOS Y NATURALES PARA EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL

El territorio de Castilla y León presenta dos elementos físicos que son cruciales para entender cómo se configuró su red ferroviaria y el resto de las infraestructuras de transporte. En primer lugar, la topografía, especialmente dúctil y asequible en su desarrollo interior, aunque con severos condicionantes en sus entradas y salidas desde y hacia el exterior. En segundo término, su localización, en el centro de la mitad norte peninsular, tránsito obligado para cualquier infraestructura de transporte que conecte entre sí las diversas regiones nacionales, las periféricas y las interiores. Es por ello que, finalmente, dada la facilidad de conectividad interior que tiene el territorio regional, la propia estructura del sistema urbano influye como un elemento de gran valor a la hora de configurar el mallado de vías que articula esta comunidad autónoma. Bajo estas coordenadas es como podemos entender el dibujo creado por los raíles del ferrocarril.

La identidad entre la meseta norte, la cuenca hidrográfica del río Duero y el actual territorio de Castilla y León es casi absoluta. Esta clara identidad física y político-administrativa apenas se da en otros ámbitos autonómicos del país, donde las regiones naturales no siempre coinciden con las regiones administrativas o políticas. La cuenca del Duero es el gran elemento definidor del territorio regional, el cual sólo desborda este ámbito natural en la hoya berciana al noroeste, las tierras de la Bureba al noreste, la falda del Moncayo y el Alto Jalón en Soria al este y, finalmente, la ladera sur de Gredos y la ribera del Alto Tiétar al sur, en Ávila<sup>6</sup>.

ción Burgalesa de Amigos del Ferrocarril) <http://www.abuaf.com/>, (Santander-Mediterráneo) <http://www.santander-mediterraneo.net>.

<sup>5</sup> Aycart Luengo (Coord.) y Jiménez Vega (2001); <http://www.viasverdes-ffe.com/>.

<sup>6</sup> Cabo Alonso, Manero Miguel, Sánchez Zurro y Crespo Redondo (1987), p. 16.

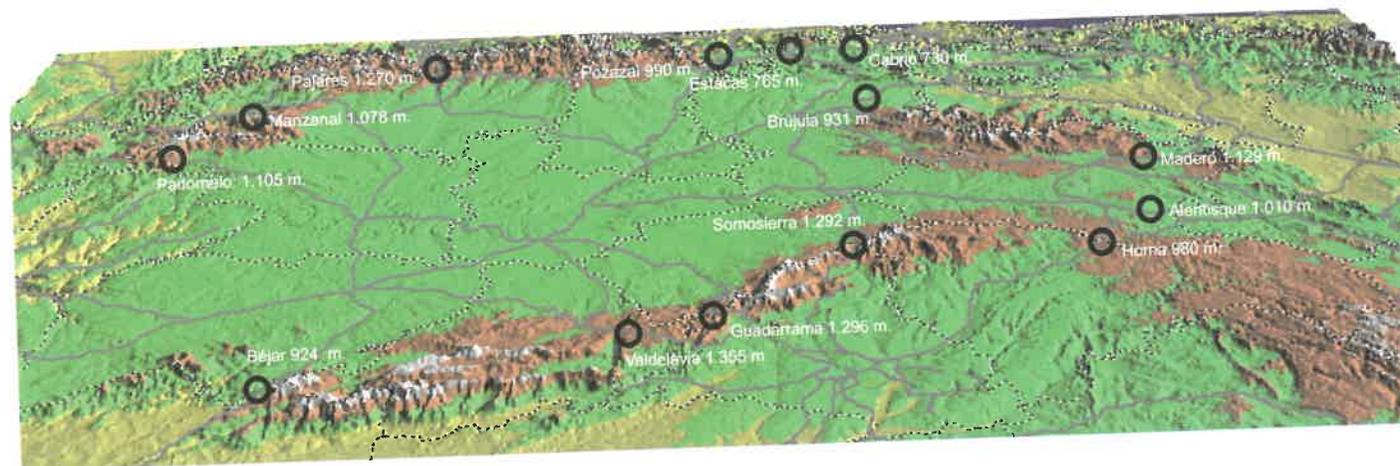


Figura 9.1. Perspectiva del territorio de Castilla y León y los principales pasos montañosos hacia el resto del territorio peninsular

La etimología del topónimo Castilla proviene de aquel condado situado en las merindades burgalesas donde el conde Fernán González gestó el embrión de aquel poderoso reino peninsular. Pero hubo que esperar hasta la visita a nuestro país de Humboldt para certificar una evidencia: el nombre de aquel viejo reino se acercaba mucho a una imagen de la realidad topográfica de este territorio. Salvo las excepciones antes indicadas, toda la región recrea en su perímetro aquel imaginario castillo que se dibuja mentalmente con facilidad. Un gran patio de armas, la meseta, aparece confinado en buena parte de su perímetro por una alta muralla que lo separa del resto de la península.

Esta realidad topográfica se tornó en un elemento muy hostil para aquellos ingenieros que trazaron los primeros ferrocarriles desde la capital del reino a la zona septentrional. Por todos lados, a norte y sur, cordales montañosos más o menos abruptos se configuraron como severos obstáculos para el paso de una infraestructura tan sensible a las pendientes como es el ferrocarril. Sabido es que el ferrocarril supuso toda una revolución a la movilidad: un sistema guiado con una capacidad de transporte inimaginable hasta su irrupción en la Europa del siglo XIX. Además era un sistema con una eficiencia energética brutal, debido a las reducidas resistencias al rozamiento que tiene el sistema rueda-carril de acero, ventajas que siguen

siendo casi insuperables en estos comienzos del siglo XXI. Pero frente a estas innegables ventajas, el débil coeficiente de adherencia de la rueda y el carril de acero, sumado a las cargas que remolca una locomotora, tornaron como algo especialmente difícil la superación de pendientes de cierto empaque. Más allá de las diez milésimas de rampa, las locomotoras mostraban severas limitaciones y no eran extrañas las apelaciones a técnicas excepcionales de tracción, como planos inclinados o sistemas de cremallera<sup>7</sup>. Pero frente a estos obstáculos, el territorio castellano presentaba un aliado excepcional para el desarrollo de la red ferroviaria en su interior: sus planicies y su clara, definida y jerarquizada red hidrográfica.

El Duero es el eje axial del territorio regional, ocupando además una posición claramente central, ya que su cuenca ocupa un 84 por ciento del territorio regional<sup>8</sup>. Junto a sus orillas y las de sus afluentes se desplegaron en el siglo XIX los raíles de una red muy apegada al terreno, que si bien buscaba mercados donde captar clientes, iba hacia ellos por las rutas más fáciles. Finalmente, otro aspecto muy ligado al medio físico es su altitud media: Castilla y León tiene el 67 por ciento de su territorio por encima de los 500 metros y el 31,6 por ciento por encima del millar de metros. Esto tiene un correlato climático especialmente relevante para cualquier modo de transporte, la nieve, pero que en el caso

<sup>7</sup> Revista de Obras Públicas (1874), pág 97.

<sup>8</sup> Cabo Alonso, Manero Miguel, Sánchez Zurro y Crespo Redondo (1987), p. 45.

ferroviario fue especialmente temida. Cualquier consulta a los debates de los ingenieros en esta época sobre por dónde establecer las vías en los pasos montañosos apelaba a la nieve como un factor de decisión crucial: *Es indudable que en algunos días se intercepta la comunicación en lo alto del puerto de Guadarrama, en cuyo caso los viajeros, con carruages o cargas que vienen a Madrid desde Castilla, esperan en la fonda de San Rafael, o en las del Espinar, y los que van desde Madrid, en Guadarrama o en las ventas del Carmelo, casi en la subida del puerto, hasta que este se abra*<sup>9</sup>.

Tres estaciones capitales de provincia están situadas por encima de los mil metros, y son cientos los kilómetros que discurren por encima de esta cota<sup>10</sup>. Con estos condicionantes el “factor invierno” complicó, en primer lugar, las decisiones sobre por dónde tender las vías. En un segundo momento, la construcción de los trazados, con severas paralizaciones en época invernal, y, finalmente, la explotación de la red, en extremo compleja en estos periodos, de lo cual han quedado testimonios gráficos de especial crudeza.

Iremos pues al primero y más crucial de los elementos que han condicionado el desarrollo de la red ferroviaria castellana: los pasos montañosos. Las nuevas vías tuvieron que atravesar, en primer lugar, la dura barrera del Sistema Central, cuyos collados, además de estar muy próximos al origen de las vías en Madrid, tenían unas alturas nada despreciables. Los desniveles entre llano y collado oscilaban entre los 600 y 700 metros a superar en unas distancias que, en línea recta, oscilaban entre los 50 kilómetros de los puertos de Valdelavía (Navalgrande) y Guadarrama y los 90 kilómetros de Somosierra. En sentido contrario, las bajadas hacia la meseta norte solían ser bastante menos complejas. Menores pendientes y diferencias altimétricas entre la coronación del puerto y el primer punto de paso obligado. Así, Ávila dista 17 kilómetros de la divisoria montañosa, que se tornan en 23 kilómetros por ferrocarril, con un desnivel de 200 metros, mientras que Segovia dista 25 kilómetros, unos 34 por ferrocarril, con un desnivel similar.

Otros puertos históricos, como el de Navacerrada, debieron ser olvidados por los ingenieros de entonces por sus brutales alturas, que superaban en 600 metros a los restantes pasos. Precisamente, la opción del paso serrano hacia Ávila o Segovia generó una de las más animadas contiendas técnico-políticas de aquel momento, pesando más en la decisión final las carencias tecnológicas y económicas para construir el paso por el Alto del León hacia Segovia que el itinerario más largo, pero más accesible, por La Cañada y Navalgrande hacia Ávila<sup>11</sup>. Sobre este tema resulta especialmente atractivo seguir la intensa controversia técnica, política y económica que se trabó en las páginas de la Revista de Obras Públicas en sus números del año 1854, donde los 24 kilómetros en que se incrementaba la ruta por Ávila y la mayor altura topográfica del paso, con su correlato de mayores pendientes y, sobre todo, las complicaciones nivales, se contraponían a un largo túnel del puerto de Guadarrama y un largo viaducto que los primeros proyectos habían estimado necesario acometer<sup>12</sup>. Queda aquí testimonio, pues, de un debate que ha ocupado a los historiadores, a los geógrafos y a los ingenieros: hasta qué punto la búsqueda de trazados más favorables para la construcción condicionó después los resultados económicos de la explotación ferroviaria, bien por el menor coste de aquellos que entregaban infraestructuras deficientes, bien por los rodeos en el trazado que alejaban al ferrocarril de zonas de mayor interés económico.

El paso por Somosierra, una alternativa más directa hacia el norte, sólo comenzó a acometerse en la segunda década del siglo XX, siendo inaugurado nada menos que en 1968. Su tardía inauguración nos lleva a un argumento que veremos más adelante: además de los condicionantes topográficos, el sistema urbano, principal cliente del ferrocarril, pesó sobremanera a la hora de tender la red. Las otras alternativas, más complejas *a priori*, llevaban los trenes a sitios más poblados y, en consecuencia, se abordaron mucho antes.

<sup>9</sup> Revista de Obras Públicas (1854), p. 60.

<sup>10</sup> Santos y Ganges (2002), p. 443.

<sup>11</sup> Cordero y Menéndez (1978), p. 175 y Wais (1987), p. 216.

<sup>12</sup> Dirección General de Obras Públicas (1854), Revista de Obras Públicas (1854 a y b).

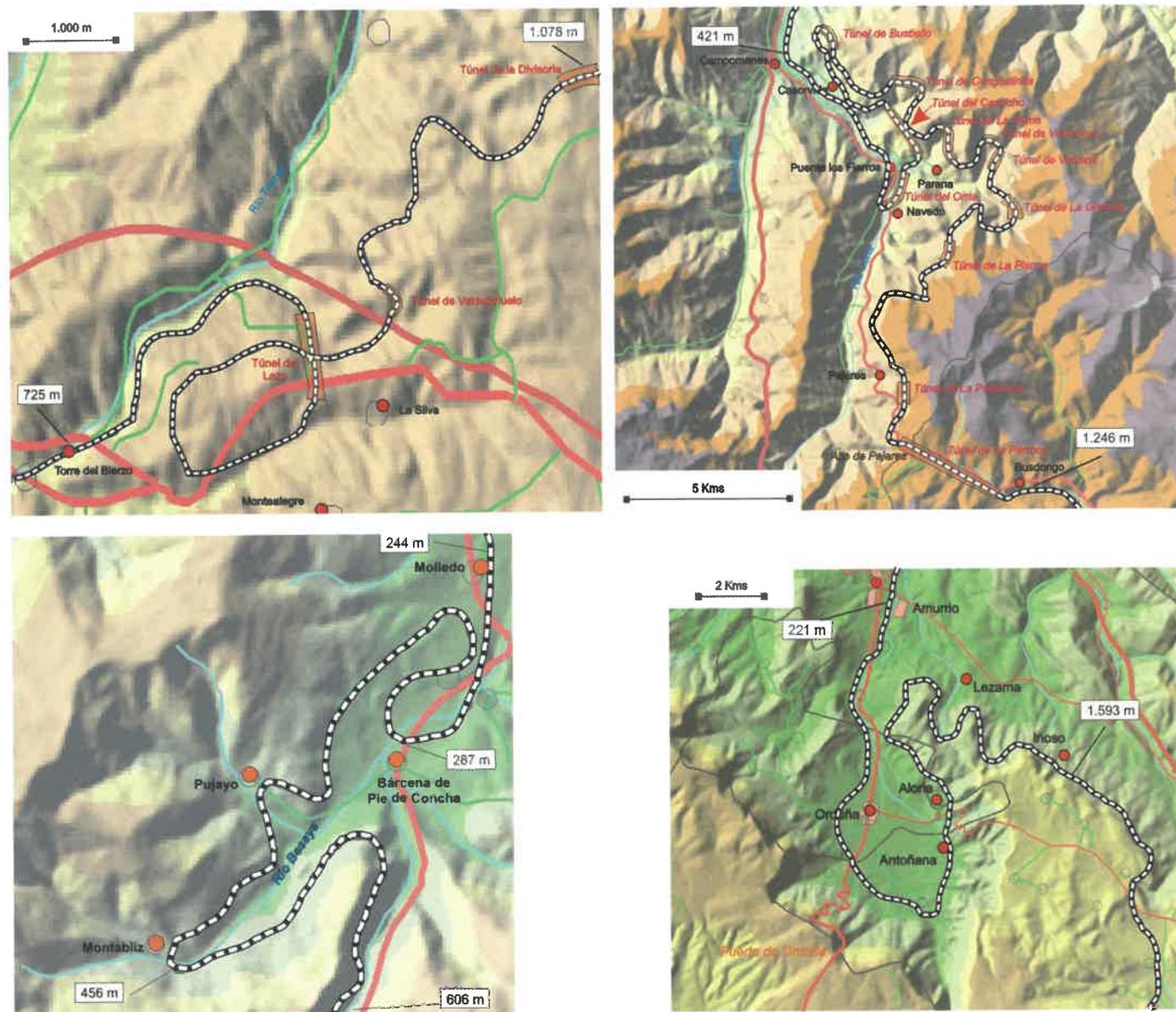


Figura 9.2. Trazados ferroviarios utilizados para las conexiones ferroviarias entre la Meseta Norte y Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco. Arriba: izquierda, Lazo de la Granja; derecha, Puerto de Pajares. Abajo: izquierda, Rampa de Bárcena; derecha, Rampa de Orduña

Hacia el este, en dirección a Barcelona y la frontera de Portbou, las dificultades orográficas eran menores. Ciertamente a efectos castellanos esta vía tenía bien poca trascendencia, ya que atravesaba un esquinazo de la provincia de Soria, aunque, superado el puerto de Horna, se aprovechó este paso para lanzar una vía a esta capital de provincia, la más oriental de las castellanas. Los tránsitos meridionales se completaron con un paso que escapaba a la directriz inicial de la red ferroviaria,

muy de tipo radial. Estamos hablando del cruce desde Salamanca hacia Cáceres, inscrito en la fenecida dorsal ferroviaria que trama nuestra fachada occidental, la conocida Ruta de la Plata. En esta zona, el paso del Sistema Central –el más bajo de todos con 924 metros– se hizo ajustándose a la histórica ruta romana, que aprovechaba el tajo del extremeño río Ambroz para ascender hasta la zona de Béjar y el valle del Tormes. Curiosamente, en esta línea el punto más alto no se situó en la

divisoria hidrográfica de primer orden, el puerto de Béjar, sino en la estación de Guijuelo, 40 kilómetros más al norte, donde la vía asciende hasta los 1.024 metros.

En la frontera norte de Castilla los problemas eran todavía mayores. Si bien las cotas absolutas de estos pasos montañosos eran más bajas que las del Sistema Central, el desplome del terreno en dirección al mar hacía muy compleja cualquier solución de trazado. De esta manera, el paso hacia Francia, por Irún y Hendaya, que era el primero que hubo que resolver, en el lado castellano tenía que superar el tránsito desde el valle del Duero hacia el Ebro. Ya fuera por Bilbao o por Alsasua, parecía que Miranda de Ebro era un paso obligado, y para llegar allí era preciso superar el puerto de la Brújula, lo cual provocaba un rodeo ferroviario por las estribaciones septentrionales de los montes de Oca, bajando a Miranda de Ebro, junto a los caminos tradicionales, por el impresionante paso de Pancorbo.

También era preciso el acceso al puerto de Santander, el tradicional puerto castellano. Las dos rutas clásicas eran las que transitaban por los puertos de El Escudo y de Pozazal. Para el ferrocarril parecía obvia la opción del Pozazal ya que era la cota más baja y el ascenso desde la meseta evitaba el difícil paso por los cañones del Ebro, que marcaban un profundo tajo transversal en la meseta, y el ascenso hacia los páramos de Masa y Carrales. Además, se aprovechaba la proximidad del Canal de Castilla como posible generador de tráficos complementarios así como apoyo para la construcción de las vías<sup>13</sup>. Este ferrocarril de Alar del Rey a Santander se dividió en tres tramos precisamente por cuestiones topográficas. Primero se acometió el trayecto más sencillo de Alar del Rey a Reinosa. Los otros dos tramos eran, por un lado, el que bajaba de Reinosa a Bárcena y, por otro, el de Bárcena a Santander. El ingeniero diseñador del tramo se vio impotente en aquellos años para diseñar un trazado acorde a los parámetros legales, que recomendaban pendientes de diez milésimas y curvas con un radio de cuatrocientos metros. Inicialmente, incluso planteó resolver

este tramo con planos inclinados pero, más tarde, con la ayuda de una prestigiosa comisión de ingenieros, presidida por Calixto Santa Cruz, diseñaron el actual descenso por el lazo de Bárcena<sup>14</sup>. Muchos años más tarde, a mediados de la década de 1920, se comenzó la construcción de otro paso ferroviario hacia Cantabria, dentro del proyecto Santander-Mediterráneo, que hubiera bajado la cota desde los 982 metros de Pozazal hasta los 765 metros de la embocadura del túnel de La Engaña. El túnel se caló a finales de la década de 1950, pero el complejo descenso hacia Cantabria apenas conoció obras, por lo cual todo ello quedó tal cual estaba un siglo antes, en 1857.

En la zona central se encontraba el paso más complejo de todos, el que daba acceso hacia Oviedo y los puertos asturianos de Avilés y Gijón. La construcción fue épica y no exenta de diversas controversias acerca del sistema ferroviario sobre el que se explotaría ese tramo. Los primeros proyectos contemplaron la construcción de tramos con planos inclinados o hasta con dos retrocesos en plena vía<sup>15</sup>, lo cual generó una gran contestación popular, en una manifestación en Oviedo conocida como "La escandalera", que dio nombre a una importante plaza ovetense<sup>16</sup>. El puerto de Pajares, desde un primer momento, aparece como el más firme candidato para servir de asiento a las vías. Es la conexión más directa desde León, punto de paso obligado, y uno de los que está a más baja cota, aunque el reto topográfico era brutal ya que había que bajar 650 metros de desnivel en una distancia que, en horizontal, no superaba los tres kilómetros.

Más al oeste, en su paso hacia Galicia, la opción a través del Bierzo es la que, con un simple vistazo a un mapa topográfico, se ofrece como más sencilla. Si bien la alternativa que hoy discurre entre Zamora y Orense es sensiblemente más corta, en su contra se cierne una complejísima orografía, con unos pasos montañosos a cotas mucho más altas y unos tramos de acceso, a ambos lados, de un relieve quebrado hasta el extremo. Esta última línea es la que en la actualidad tiene más túneles de toda

<sup>13</sup> Cordero y Menéndez (1978), p. 230.

<sup>14</sup> Revista de Obras Públicas (1874).

<sup>15</sup> Revista de Obras Públicas (1877), p. 136.

<sup>16</sup> Wais (1988), p. 263.



cuando de las 18 ciudades que tenían derecho a voto en las Cortes castellanas, la mitad eran castellano-leonesas: Ávila, Burgos, León, Salamanca, Segovia, Soria, Toro, Valladolid y Zamora. En el momento en el que se diseña la red ferroviaria, estas ciudades no habían perdido todo el esplendor anterior y experimentaban una etapa de resurgimiento económico, en lo que Ángel García Sanz llamó "capitalismo agrario", lo que posibilitó el interés de las empresas ferroviarias por trazar sus líneas por estos puntos. El desarrollo posterior, con una evidente pérdida de peso de las ciudades medianas en beneficio de las mayores, Valladolid, Burgos, León, Salamanca y Palencia, y de la emigración exterior, dejarían al ferrocarril desprovisto de uno de sus principales argumentos para el éxito de la explotación. Otro argumento de vital importancia, el tráfico de cereales, comenzó una etapa de declive, o al menos de ausencia del crecimiento de tráfico esperado, precisamente en las décadas de 1880 y 1890, a partir de la llegada de granos extranjeros, lo que sería un importante revés para el ferrocarril.

La figura 9.4 ofrece una perspectiva interesante que compara el desarrollo urbano de Castilla y León y la expansión del ferrocarril en este siglo y medio. Las redes configuradas en la segunda mitad del siglo XIX cubrieron con eficiencia la mayoría de las ciudades grandes y medianas del territorio, de las que pocas quedaron sin ferrocarril. Son los casos de Carrión de los Condes, Cebreros, Cuéllar, Fermoselle o Riaza. Sin embargo, el cambio demográfico y urbano experimentado en la segunda mitad del siglo XX ha desprovisto de buena parte de estas ciudades medias a la región y estos vacíos tienen relación con el cierre de líneas ferroviarias del periodo. En sentido contrario, el ferrocarril sí consiguió dinamizar algunas poblaciones de escasa relevancia antes de su llegada. Son los casos de Miranda de Ebro o de Venta de Baños, ésta, incluso, surgida íntegramente a partir del ferrocarril, como veremos en el capítulo de los poblados ferroviarios. La villa mirandina se convertiría en un nudo crucial de enlace ferroviario y de transporte entre la Meseta Norte, el País Vasco y Europa, y forma parte de la nómina de grandes nudos ferroviarios españoles, como Alcázar de San Juan, Castejón de Ebro, Linares-Baeza o Bobadilla. Su historia no puede ser entendida sin el estudio del ferrocarril. También deben al

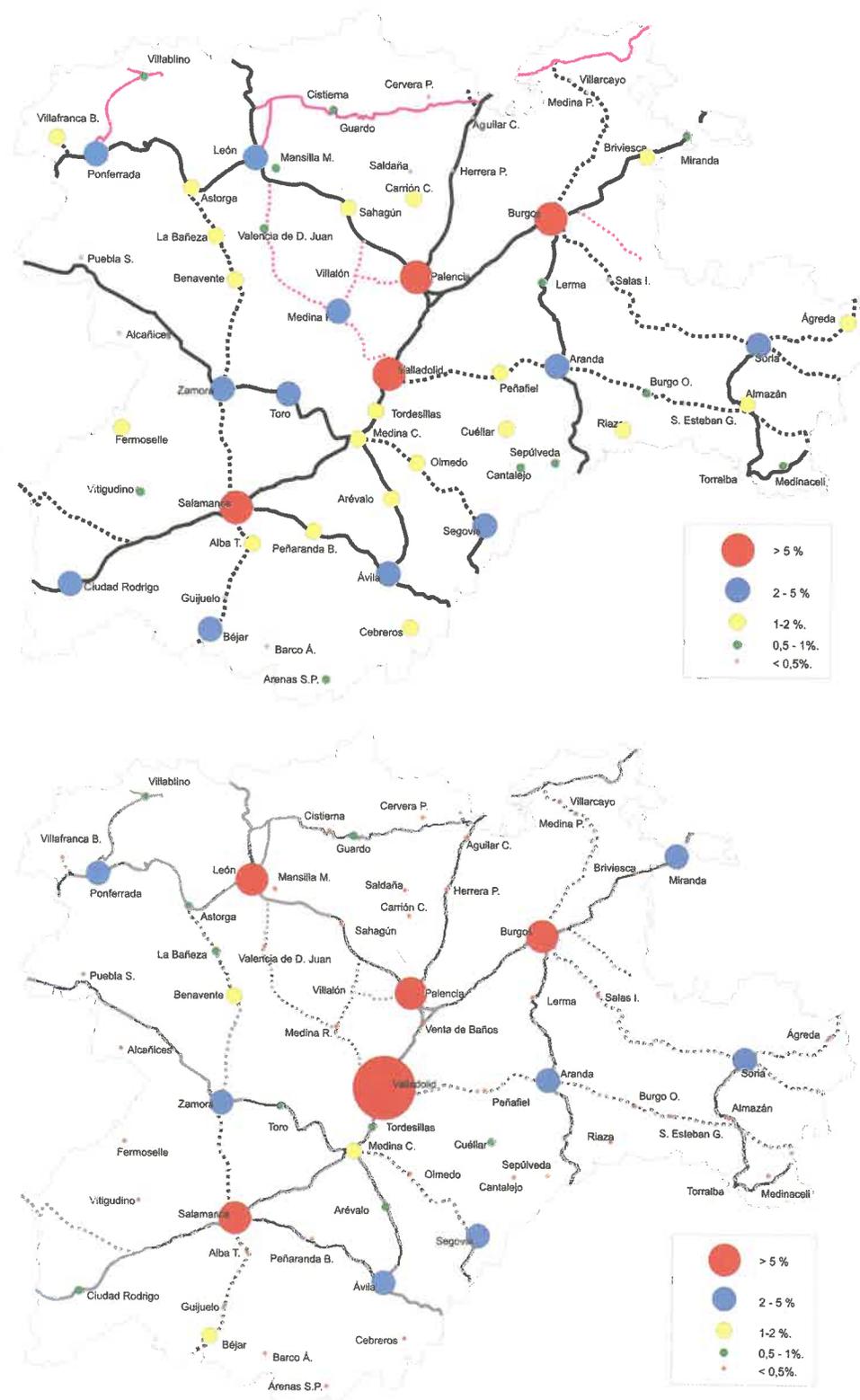


Figura 9.4. El ferrocarril y el desarrollo urbano en Castilla y León, 1895 y 2005

ferrocarril buena parte de su relevancia como núcleos urbanos de referencia Ponferrada o Medina del Campo. Ambas capitales de dos espacios económicos, la minera de El Bierzo en el primer caso, y la agrícola de Tierra del Vino en el segundo.

### EL DESARROLLO DE LOS GRANDES EJES FERROVIARIOS

Es indudable que Castilla y León se configuró también como zona de tránsito ferroviario, por lo que el diseño de la red tendría también una componente exógena para comprender su estructura final. La renta de localización se convertiría en un aliado fundamental que diseñaría una red arborescente si consideramos al eje del ferrocarril de Madrid a Irún como el principal. Desde ahí se desplegarían sucesivamente las líneas que conectaban con la periferia peninsular del norte y noroeste<sup>18</sup>.

El eje principal, y primero en ejecutarse, es el que une Madrid con Irún. En este corredor quedaron ligadas las capitales abulense, vallisoletana y burgalesa. En este tramo también quedaron integradas otras importantes localidades castellanas como Arévalo, Medina del Campo, Briviesca o Miranda de Ebro. El empeño de unir por ferrocarril estas importantes ciudades era, sin duda, una de las premisas del diseño de esta línea: *...que este trazado sigue la línea de la corriente comercial y productiva ya existente por Arévalo y Medina, mercados de los más ricos y abundantes de Castilla...*<sup>19</sup>. En ese mismo impulso inicial, el ferrocarril alcanzó a otra primera ciudad castellana, como fue Palencia. En 1865 ya se había completado el tronco del árbol ferroviario, empezando a arrancar las ramas hacia el occidente gallego, y quedando, por el momento fuera de la red las ciudades de Salamanca, Segovia y Soria.

En la década de 1870, las únicas prolongaciones se dieron acercando el ferrocarril hacia Salamanca y en la siguiente década se llegó hasta Segovia. Tanto en Salamanca como en Segovia, la arribada del ferrocarril no se

produjo, como a priori pudiéramos considerar, desde el centro peninsular, sino desde el interior de la región, en ambos casos desde Medina del Campo. Es una demostración más de cómo el murallón que suponía la Sierra de Guadarrama, así como las estrategias de las compañías ferroviarias y sus fracasos empresariales, modelaban una red cuyo crecimiento hoy puede resultar desconcertante. Sólo el impulso estatal, a mediados de la década de 1920, consiguió rematar la conexión directa de Salamanca con Madrid, a través de Ávila. Hasta entonces, los teóricos viajes hacia Madrid estaban penalizados con un largo retroceso a través de Medina del Campo.

En la última década del siglo XIX ya estaba prácticamente modelada la red ferroviaria. En los años siguientes se creó la malla de vía estrecha, de marcado carácter rural en su desarrollo por Tierra de Campos, o minero, en las cuencas de Laciana o en el piedemonte palentino. El impulso público, sobre todo en la posguerra, remató las grandes transversales que unieron Madrid con Burgos y las que cosieron Galicia con la meseta por un itinerario más directo y Soria con el valle del Ebro.

Todo este diseño de red ferroviaria fue concebido, como hemos reiterado a lo largo del texto, bajo una perspectiva nacional. Quizás las únicas líneas que escaparon a este esquema fueron, al margen de la red de vía estrecha del corazón de Castilla, el eje transversal que de oeste a este drenó el valle del Duero hacia Aragón y Cataluña. Nos referimos a la línea de Valladolid a Ariza. Esta línea tenía su término en la capital económica de la región, y fue su causa matriz la exportación de los productos cerealistas del interior castellano hacia otras regiones periféricas. En situación parecida cabe considerar la línea de Soria, aunque también hay que entender que esta línea, hoy truncada en esta ciudad, tuvo siempre vocación interregional, hacia el valle del Ebro, y así funcionó, precariamente, durante apenas medio siglo.

La estructura arbórea de la red castellana se fundamenta en dos grandes nudos que articulan la región a partir de ellos: Medina del Campo y Venta de Baños. El primero

<sup>18</sup> Clemente Cubillas, López Trigal y Pastor Antolín (1989), p. 105 y ss.

<sup>19</sup> Revista de Obras Públicas (1854a), p. 46.

gestiona los tráficos hacia Zamora y Galicia, por un lado, y hacia Salamanca y Portugal, por otro. También sirvió este nudo para articular la relación con Segovia y su continuación a Madrid. El otro gran nudo es el sistema Venta de Baños-Palencia, dos nudos muy próximos que, tras la construcción en 1989 de la variante de Magaz, ha consolidado su carácter de gran nudo, tanto para tráficos radiales como transversales, desde la cornisa cantábrica hacia Aragón y Cataluña, e incluso entre los propios puertos cantábricos.

Además, podemos detectar otros nudos secundarios en zonas más periféricas de la región. El nudo de León tiene bastante importancia, porque segrega tráficos desde la meseta hacia Asturias y Galicia. El de Ávila tiene cierta importancia para la conexión radial con Salamanca. Burgos tiene un reducidísimo papel nodal, debido al estancamiento del ferrocarril directo a Madrid y al cierre de las conexiones transversales hacia el norte y Aragón. En el confín suroriental soriano, el nudo de Torralba tiene un carácter marginal, dado el mínimo número de circulaciones que regula, rebajadas incluso más desde los cierres de la línea hacia Navarra, por Castejón, y la reciente construcción de la línea de Alta Velocidad.

Astorga, Zamora, Soria, Coscurita o Fuentes de Oñoro, de ser nudos marginales, por su posición periférica, han quedado fuera de esta categoría al clausurarse alguna de las líneas que allí arribaban. De esta nómina han sido obviados los nudos con la red de vía estrecha, por su carácter excesivamente local y poco significativo. En este sentido, y para jerarquizar de una manera más clara y sencilla esta red, clasificamos estos entronques en tres clases: bifurcaciones (las más simples, sin apenas instalaciones vinculadas), encrucijadas (dos o más líneas o una afluente a una principal) y nudos.

Pero, además de la red radial, con su evidente desarrollo dendrítico, y los modestos ramales de conexión de algunas capitales (Soria-Torralba, Ávila-Salamanca), la red ferroviaria regional se completó con varios ejes transversales que también tienen ese carácter de tramos de grandes ejes nacionales. Uno podría ser el que sigue el valle del Duero, desde Valladolid hasta Almazán, y remonta la divisoria para buscar el Jalón en Ariza. También estarían claramente en esta categoría de ejes transversales nacionales: las líneas Palazuelo-Astorga y el

#### Nudos

- Venta de Baños (Palencia)
- Medina del Campo (Valladolid)
- Miranda de Ebro (Burgos)

#### Encrucijadas

- Valladolid
- León
- Burgos
- Salamanca
- Palencia
- Zamora
- Ávila
- Soria
- Aranda de Duero (Burgos)
- Astorga (León)

#### Bifurcaciones

- Coscurita (Soria)
- Torralba del Moral (Soria)
- Valcorba (Soria)
- Quintanilla de las Torres (Palencia)
- Magaz (Palencia)
- Toral de los Vados (León)
- La Fuente de San Esteban-Boadilla (Salamanca)

*Tabla 9.1* Jerarquización de la red ferroviaria de Castilla y León. Nudos, encrucijadas y bifurcaciones

Santander-Mediterráneo. Tanto una como otra desarrollan la mayor parte de su recorrido en tierras castellanas. La Ruta de la Plata hasta el 82 por ciento de su itinerario, y el Santander-Mediterráneo, en su tramo construido de Calatayud a Ciudad-Dosante, nada menos que el 88 por ciento.

La Ruta de la Plata cubre toda la dorsal oeste peninsular, con una prolongación hacia Andalucía utilizando parte de la línea Madrid-Lisboa y las que, desde Zafra, se dirigen hacia Huelva y Sevilla. Por el norte, esta teórica prolongación del eje Norte-Sur alcanzaría las radas de Gijón y Avilés utilizando las líneas de NORTE hacia León y, desde allí, por el tramo que remonta el paso de Pajares. En su tramo castellanoleonés une dos capitales provinciales, Salamanca y Zamora. Se prolonga hacia el noroeste a Galicia, por Monforte de Lemos y Orense, y hacia el oeste, a Portugal, por los dos enlaces salmantinos de La Fregeneda y Fuentes de Oñoro y el cacereño de Valencia de Alcántara. Su clausura parcial a viajeros en 1985 y su cierre total en 1996 han descabalado la estructura ferroviaria regional y de la red nacional en esta zona del país. En el lado portugués de la frontera se repite esta carencia, en realidad nunca llegó a haber una línea similar, quedando la península carente de un eje norte-sur, que sólo existiría con la línea litoral portuguesa, que trama toda la fachada costera, o los ejes con paso forzado por Madrid.

La línea Santander-Mediterráneo, a diferencia del caso anterior, no se desarrolló por un itinerario histórico consolidado. Esta línea buscaba una trabazón peninsular entre los puertos cantábricos, concretamente el de Santander, con la costa levantina, aprovechando para la ocasión el trazado que ya explotaba el Ferrocarril Central de Aragón desde Calatayud, a orillas del Jalón, con el puerto de Valencia. Era una línea de altas miras, quizás temeraria, que se atrevía a desarrollar un larguísimo itinerario, de más de 350 kilómetros, por uno de los territorios con menor densidad demográfica nacional: tierras frías y poco productivas en agricultura, sin desarrollo industrial y con unas complejidades orográficas que encarecieron la construcción y lastraron la explotación. Esta especial dificultad orográfica, representada en toda su crudeza en el paso de la divisoria montañosa cántabra y en el fuerte descenso hacia la costa, fue la que terminó agotando al ferrocarril y abocándolo a su cierre en 1985. No hay duda de que pudo ayudar a su fracaso el que a una distancia no muy dilatada, entre los 30 y 70 kilómetros, discurriera en paralelo una de las principales arterias ferroviarias nacionales, el ferrocarril Zaragoza-Castejón-Bilbao, que con sus conexiones vía Zaragoza a Caminreal y Sagunto, o a Tortosa y Tarragona, cubría ese mismo itinerario nacional, con un leve cambio al norte entre el puerto de Santander y el de Bilbao, que discurría por una zona con mayores atractivos para el tráfico ferroviario, y con acceso a consolidados nudos ferroviarios como Burgos, Soria o Calatayud.

El cierre del Santander-Mediterráneo conllevó la frustración de las expectativas de desarrollo que el puerto de Santander había depositado en este ferrocarril. Los debates sobre su trazado fueron ricos y sustanciosos, ya que se plantearon alternativas de enlace en Osorno, optándose por el paso por Poza, Oña, Trespaderne y Villarcayo porque por aquel entonces (1930) era la zona más rica de Burgos<sup>20</sup>.

## FERROCARRILES Y EMPRESAS EN CASTILLA Y LEÓN: UN APUNTE HISTÓRICO

El arranque del ferrocarril en España viene marcado por un marco institucional que hizo, en un primer momento, de freno en los primeros años de concesiones y de pioneras construcciones, entre 1844 y 1854. A partir de la Ley de Ferrocarriles de 1855 se produjo un periodo expansivo que llevará a nuestro país a vivir una década ferrocarrilera singular en la que se construyeron más de cuatro mil kilómetros de ferrocarril, a una media anual de 400, cuando en el decenio anterior sólo habían abierto, en total, 439 kilómetros. La crisis financiera y bursátil de 1866 pondrá freno a esta expansión y, a partir de la década de 1870, el crecimiento de la red ferroviaria en España ya será más moderado y se caracterizará por una creciente financiación pública a través de las partidas de subvenciones que el Estado otorgaba a las compañías ferroviarias.

La Ley de Ferrocarriles de 1855, y la de Sociedades de Crédito de 1856, constituyen el marco idóneo para la expansión del negocio ferroviario en nuestro país. Concebida o no para los intereses de las poderosas compañías francesas, lo cierto es que tras su promulgación se diseñaron las estrategias de la expansión del ferrocarril en nuestro país, tan necesitado del ahorro exterior para afrontar inversiones que el capital nacional o la famélica hacienda pública no podían atender. Péreire y Rostschild son los dos apellidos ilustres que coparían buena parte de la actividad ferroviaria española. Los primeros manobrarán con el objetivo de enlazar, a través de un gran eje norte-sur en España, sus concesiones ferroviarias en el Midi francés con la futura red española. Rostschild terminaría frustrando esas expectativas y se haría con

<sup>20</sup> Aguinaga Keller (1930). Sobre las alternativas y propuestas de conexión ferroviaria entre el Cantábrico y el Mediterráneo véase Macías Muñoz (2006).

buena parte de las concesiones que partían de la capital de España hacia el levante y el sur de la península, culminando su proceso con la constitución de la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA)* en 1857. Por su parte, los Péreire harían lo propio con una sociedad constituida en 1858 con el nombre de *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (NORTE)*, que trazaría su expansión a partir de la línea troncal de Madrid a Irún a la que terminarían confluyendo casi todas las líneas ferroviarias de la meseta norte<sup>21</sup>.

### LA COMPAÑÍA DEL NORTE

Castilla y León se configurará, por lo tanto, como territorio de NORTE. Pero previa a la constitución de la empresa ferroviaria, los Péreire y sus socios se harían con la concesión de los tramos que comprendían la línea principal de Madrid a Irún, dividida en las secciones de Madrid a Valladolid, de Valladolid a Burgos y de Burgos hasta el río Ebro, quedando pendiente la continuación hasta la frontera francesa<sup>22</sup>. La decisión sobre el trazado final pasaría por la discusión sobre la opción del tránsito por San Sebastián e Irún, el preferido por los Péreire, o a través de Navarra por Los Alduides<sup>23</sup>. En 1856 se consiguió también la concesión, a través del Crédito Mobiliario Español, de la línea de Venta de San Isidro de Dueñas (Venta de Baños) hasta Alar del Rey, en Palencia, donde enlazaba con la línea en construcción de Santander a la villa palentina. Esta adquisición iniciaba la competencia con el Canal de Castilla, que terminaría sucumbiendo al empuje ferroviario, y el acceso, a través de un ramal desde Quintanilla, hasta las minas de carbón de Barruelo que garantizarán el suministro a la compañía<sup>24</sup>.

Ambas líneas, Madrid a Irún y Venta de Baños a Alar del Rey, conformaron la red inicial de 740 kilómetros con los que se constituyó la compañía del NORTE. En 1860 ya estaba abierta al tráfico buena parte de esta primigenia red, completándose el enlace ferroviario con Madrid



Foto 9.1. Postales de época de las estaciones de Valladolid y Palencia

en 1863. Un año después se abrió al servicio el referido ramal a las minas de Barruelo, de importancia estratégica para el operativo ferroviario, aunque todavía no formaba parte de NORTE. La crisis financiera y ferroviaria de 1866 y la recesión posterior provocaron que el ritmo de construcción de líneas ferroviarias se ralentizara, desaconsejando cualquier iniciativa de ampliación. La década de 1870 daría nuevos impulsos a la expansión

<sup>21</sup> La historia y desarrollo de las grandes compañías ferroviarias en España puede consultarse en Tedde de Lorca (1978).

<sup>22</sup> Ley de 14 de noviembre de 1855. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1940), Tomo 1, p. 27.

<sup>23</sup> Sobre esta cuestión véase Larrinaga (2002).

<sup>24</sup> Sobre la historia del Canal de Castilla y su competencia con el ferrocarril, Gómez Mendoza (1983). Para conocer el desarrollo de Minas de Barruelo, Cabello Rodríguez (1983).

Compañía	Línea	Tramo	Km	Año
NORTE	Madrid a Irún	Medina del Campo-Valladolid	42,2	1860
NORTE	Madrid a Irún	Valladolid-Venta de Baños	36,7	1860
NORTE	Madrid a Irún	Venta de Baños-Burgos	84,5	1860
NORTE	Madrid a Irún	Sanchidrián-Medina del Campo	55,1	1860
NORTE	Venta de Baños a Alar del Rey	Venta de Baños-Alar	90,8	1860
NORTE	Madrid a Irún	Burgos-Quintanapalla	16,4	1861
NORTE	Madrid a Irún	Quintanapalla-Miranda	73,1	1862
NORTE	Madrid a Irún	Miranda-límite Álava	2,0	1862
NORTE	Madrid a Irún	Ávila-Sanchidrián	30,4	1863
NORTE	Madrid a Irún	límite Madrid-Ávila	46,6	1863
NORTE	Madrid a Irún	Palencia-León	122,8	1863
NORTE/NOROESTE	Palencia a La Coruña	Quintanilla-Barruelo	13,0	1864
NORTE	Quintanilla a Barruelo de Santullán	León-Astorga	52,1	1866
NORTE/NOROESTE	Palencia a La Coruña	León-La Robla	25,0	1868
NORTE	León a Gijón	La Robla-Pola de Gordón	8,1	1868
NORTE	León a Gijón	Astorga-Brañuelas	27,3	1868
NORTE/NOROESTE	Palencia a La Coruña	Pola de Gordón-Busdongo	19,9	1872
NORTE	León a Gijón	Brañuelas-Ponferrada	49,3	1882
NORTE/AGL	Palencia a La Coruña	Ponferrada-Toral de Vados	14,7	1883
NORTE/AGL	Palencia a La Coruña	Toral de Vados-límite Orense	8,0	1883
NORTE/AGL	Palencia a La Coruña	Toral-Villafranca	9,1	1883
NORTE/AGL	Toral de Vados a Villafranca del Bierzo	Busdongo-límite Asturias	1,9	1884
NORTE	León a Gijón	Segovia-Medina	92,3	1884
NORTE	Segovia a Medina del Campo	Límite Madrid-Segovia	34,8	1888
NORTE	Villalba a Segovia			

Tabla 9.2 Líneas de ferrocarril abiertas al servicio en Castilla y León de la Compañía de los Caminos del Norte de España en Castilla y León (Fuente: García Raya, 2006)

ferroviaria y, por tanto, a las compañías para ampliar su red. NORTE iniciaría a partir de 1874 una ambiciosa etapa de ampliaciones que culminaría con el final del siglo, cuando ya era la compañía ferroviaria española más importante del país, tanto en el número de kilómetros como en el de activos financieros. Este último cuarto del siglo XIX ha sido descrito por Tedde Lorca, para el caso de NORTE, como el momento en el que consiguió mantener el control del transporte ferroviario en toda la Castilla septentrional, el Cantábrico y el acceso a la frontera francesa, a través del País Vasco, en una primera dirección, completada a oriente con las ampliaciones en la Rioja y Cataluña<sup>25</sup>.

En territorio castellano las ampliaciones abarcarían a cinco líneas o redes ferroviarias construidas o en proceso de construcción: el ferrocarril de Alar del Rey a Santander en 1874, el ramal minero de Quintanilla a Barruelo de Santullán en 1878, la línea de Medina del Campo a Segovia

en 1881, la de Villalba a Segovia en 1884 y las líneas y concesiones de la Compañía de los Caminos de Hierro de Asturias, Galicia y León (AGL) en 1885.

Todas estas líneas tenían un potencial estratégico indudable y NORTE apostó por la consecución de estas concesiones con el objetivo de evitar la entrada de competidores en lo que consideraba su territorio de natural expansión. La línea de Alar del Rey a Santander prolongaba hasta el puerto cantábrico la línea de Venta de Baños y daba el control de los tráficó de salida de cereales castellanos al Cantábrico. Del mismo modo, manufacturas y productos industriales tenían vía libre desde el exterior hasta el centro de Castilla y Madrid. La línea de Medina del Campo a Segovia y su prolongación por la sierra de Guadarrama hasta Madrid, duplicaba el tránsito entre la meseta y la capital del Estado, que tenía su línea principal por Ávila. Por último, la adquisición de la red de AGL era una operación de mayores dimensiones,

<sup>25</sup> Tedde de Lorca (1978), p. 80.

que sumaba 759 kilómetros a las líneas de NORTE con el acceso a Galicia y a Asturias, si bien en territorio castellanoleonés comprendía un total de 285 kilómetros. En ese momento, la red de NORTE, ya prácticamente configurada, sumaba un total de 1.874 kilómetros, de los que la mitad estaban en Castilla y León.

### LAS LÍNEAS OCCIDENTALES Y SU INTEGRACIÓN EN LA COMPAÑÍA DEL OESTE

Hacia occidente de la línea principal de Madrid a Irún surgieron en tierras castellanas un grupo de empresas ferroviarias y líneas que tenían un carácter menor, tanto por la extensión de sus recorridos como por su limitado ámbito de influencia, casi exclusivamente regional. Estas empresas eran las de la *Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo* (MZOV), la *Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca* (FMS) y la *Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera* (FSF). Además, la ampliación de líneas de la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España* (MCPO) posibilitará su incursión en territorio castellanoleonés con la puesta en servicio de la línea de Plasencia a Astorga, en los años finales del siglo XIX. Todas estas compañías, junto con otras ubicadas en territorio gallego, pasarán en 1928 a formar parte de la *Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España* (OESTE). Repasemos brevemente el desarrollo de estas empresas y sus líneas en Castilla y León.

La compañía MZOV fue una iniciativa empresarial de capitales valencianos y catalanes liderados por los hermanos Rafael y Luis Bertrán de Lis y por José Elduayen. El proyecto buscaba la salida al Atlántico, a través del sur de Galicia, de los tráficos de meseta, buscando el paso por la capital zamorana, Orense y Vigo. Sin embargo, la concesión se dividió en dos tramos inconexos: el primero desde el nuevo entronque castellano de Medina del Campo hasta Zamora, y el segundo uniendo las dos ciudades gallegas. Esta circunstancia lastraría la explotación ferroviaria, además de que la construcción de ambos tramos fue muy espaciada en el tiempo. El tramo

castellano fue el primero en realizarse, entre 1863 y 1864, con la conexión completa desde Medina del Campo hasta Zamora. El tramo gallego quedó suspendido tras la crisis de 1866, que afectó especialmente a los mercados financieros catalanes, y no se realizó su apertura hasta 1881, después de la quiebra de la compañía que pasaría a manos de la Sociedad Catalana General de Crédito con una nueva denominación *Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y Orense a Vigo*. El empeño a partir de ese momento sería la consecución del enlace ferroviario entre ambos tramos. Para ello buscó la alianza de NORTE a través de una cesión de la explotación, cuestión que fue rechazada por la empresa de los Péreire, obligando a MZOV a iniciar la ampliación que llevaría a cabo como empresa constructora por cuenta del Estado a partir de 1926<sup>26</sup>. Nació aquí su dimensión como constructora de obras públicas de la antigua empresa ferroviaria, que ha llegado hasta nuestros días integrada dentro del grupo Acciona. Como veremos más adelante, este tramo no se abriría hasta la década de 1950, ya en el periodo RENFE.

La compañía FMS tiene su origen en la concesión de un ferrocarril que había de unir las ciudades de Medina del Campo y Salamanca, autorizada por la ley de 13 de abril de 1864. Del primer concesionario, Carlos Moreau, a los definitivos titulares del ferrocarril, la sociedad FMS constituida en 1871, hubo sucesivas transferencias, habituales en otras concesiones ferroviarias, que demoraron el proyecto e inicio de los trabajos. La promulgación de la ley de julio de 1870, que fijaba una ayuda de 60.000 pesetas por kilómetro para un conjunto de ferrocarriles que se consideraba de interés por parte del Estado, posibilitó el impulso definitivo para la construcción de este modesto ferrocarril de 77 kilómetros, que se abriría al tráfico entre 1875 y 1877. Como otros muchos ferrocarriles nacionales, tuvo una financiación mayoritaria francesa, a través de la *Société Financière* de París, constituyéndose un comité paralelo en la capital francesa. Los intentos de ampliación de la línea hasta Portugal para conectar con la línea de la Beira Alta a través de Ciudad

<sup>26</sup> Comín Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), vol. 1, p. 176.

Foto 9.2. Trenes remolcados por locomotoras de vapor en las estaciones de Ávila y Salamanca, década de 1950



Rodrigo, lo que hubiera otorgado a la compañía y sus tráficos un rango mayor, no se llevaron a cabo, a pesar de que el concesionario del ferrocarril desde Salamanca hasta la frontera portuguesa era el conde Burnay, accionista de FMS y estrechamente relacionado con la *Société Financière*, quedando ambas líneas con explotación y titularidad separada. Los problemas económicos serían la tónica habitual de esta compañía que terminaría integrándose en OESTE en 1928<sup>27</sup>.

La prolongación ferroviaria desde Salamanca hasta la frontera portuguesa daría continuidad a una dorsal que ponía en comunicación directa, sin paso por Madrid, a las líneas portuguesas provenientes de Lisboa y Oporto con la frontera francesa, por lo que resultaba de especial importancia para las relaciones ferroviarias del país vecino. También bajo el impulso de la ley de 1870, el proyecto de 1873 recogía una línea que en dirección suroeste se bifurcaba en dos para enlazar en la frontera con las líneas de Beira Alta, provenientes de Lisboa, y de Miño-Douro, que llegaba hasta Oporto. Como ya hemos apuntado la concesión recayó en 1881 en Henry Burnay que, inmediatamente, buscó apoyo financiero portugués. No sin grandes problemas, por lo costoso de la construcción en las proximidades de La Fregeneda, entre 1886 y 1887 fue inaugurado completamente el ferrocarril, en el que el

propio Burnay actuó como contratista de las obras y proveedor del material fijo y móvil de la línea. La relación entre los socios portugueses y el resto de los accionistas no fue muy cordial, problema agudizado por los pobres resultados de la explotación, caracterizada por unos tráficos muy débiles y unos déficit acusados. Como las dos compañías anteriores, se integraría en OESTE en 1928<sup>28</sup>.

En noviembre de 1884 se constituyó en Londres una sociedad denominada *Madrid and Portugal Direct Railway* (MPDR)<sup>29</sup> que tenía como objetivo facilitar un enlace ferroviario entre la capital española y los ferrocarriles portugueses por una relación más favorable, a través de Ávila y Salamanca, que las tradicionales conexiones por Ciudad Real y Badajoz, demasiado al sur, o por Plasencia y Cáceres, que también daba un largo rodeo por tierras extremeñas. De estas conexiones sólo se podía aprovechar Lisboa, mientras que Oporto seguía obligada a realizar sus tráficos ferroviarios hacia Francia por la red gallega. La oportunidad de construir una línea de Ávila a Salamanca favorecía a las dos principales ciudades portuguesas y les posibilitaba una conexión directa con Madrid. Sin embargo, con las líneas de Fuentes de Oñoro y La Fregeneda a Salamanca y su continuación hasta Medina del Campo era difícil el éxito de la empresa. Esta tentativa, el único caso de capital inglés en ferrocarriles

<sup>27</sup> Más datos sobre esta empresa en Cendal Búrdalo (2001).

<sup>28</sup> Comín Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), vol. 1, pp. 175-176.

<sup>29</sup> Public Record Office, BT-31-14894.

de la meseta, fracasó y una vez abierto al tráfico el tramo de Salamanca a Peñaranda de Bracamonte, de sólo 40 kilómetros, la compañía abandonó la construcción hasta Ávila y entregó la explotación a la compañía FSF, interesada en la ampliación de sus tráficos. Ya en el siglo XX, el Estado se haría cargo de la explotación y ampliaría finalmente el ferrocarril hasta la ciudad abulense en 1926 para, dos años después, incorporar la línea a OESTE.

La *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España* (MCPO) tenía su origen en las concesiones de Madrid a Malpartida de Plasencia y de Cáceres a la frontera portuguesa, que dieron lugar a sendas compañías, *Ferrocarril del Tajo* (1871) y *Ferrocarriles de Cáceres a Malpartida y a la frontera de Portugal* (1876). Con la construcción de las líneas prácticamente finalizada se creó en 1880 una nueva empresa, *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal* (MCP) que quedó legalmente constituida en diciembre de 1880. Los intentos de ampliación de red se llevaron a cabo en 1891, cuando consiguió la concesión de la línea en construcción de Malpartida de Plasencia a Astorga, tramo norte del eje histórico denominado Vía de la Plata. Los problemas económicos retrasaron la finalización de la línea y causaron la suspensión de pagos de las compañías implicadas, la propia MCP, la *Compañía Real de los Caminos de Hierro Portugueses y Ferrocarriles del Oeste de España*, que hacía de intermediaria. En 1894 se creó la nueva sociedad que llevaría la explotación de las líneas de MCP

y la de Astorga que se concluyó en 1896. Por este motivo incluimos esta compañía en nuestro ámbito de estudio, ya que hasta ese momento las líneas de la compañía transitaban por Extremadura, la meseta sur y Madrid. Su incursión con la línea transversal de Plasencia a Astorga daría continuidad a un largo eje ferroviario que corría de norte a sur y que ponía en comunicación el Cantábrico con la bahía de Cádiz y con el Mediterráneo sin necesidad de pasar por Madrid.

Como hemos apuntado en las páginas precedentes, en la compañía OESTE confluyeron este grupo de líneas ferroviarias ubicadas en la zona occidental de la meseta que tenían en común sus problemas económicos, el escaso rendimiento en tráficos y un deficiente estado de su infraestructura. El Real Decreto-Ley de 7 de septiembre de 1928 incautaba la red de MCPO, totalmente insolvente para proseguir con la explotación ferroviaria. Al día siguiente se emitía una nueva disposición que creaba la compañía OESTE a la que se sumaban MCPO (777 kilómetros), MZOV (299 kilómetros), FSF (204 kilómetros), MPDR (112 kilómetros) y FMS (77 kilómetros), además de las líneas gallegas del Ferrocarril Compostelano (75 kilómetros) y del Betanzos a El Ferrol (43 kilómetros). En total, 1.587 kilómetros construidos a los que había que sumar otros 508 kilómetros de los proyectos inacabados de Zamora a La Coruña y de Meirama a Betanzos<sup>30</sup>. De todos ellos, 761 kilómetros estaban en lo que hoy en día es Castilla y León, casi la mitad.

Compañía	Línea	Tramo	Km	Año
OESTE/MZOV	Medina del Campo a Zamora	Medina del Campo-Toro	57,5	1864
OESTE/MZOV	Medina del Campo a Zamora	Toro-Zamora	32,3	1864
OESTE/MCS	Medina del Campo a Salamanca	Medina del Campo-Cantalapiedra	32,4	1875
OESTE/MCS	Medina del Campo a Salamanca	Cantalapiedra-El Pedroso	20,3	1877
OESTE/MCS	Medina del Campo a Salamanca	El Pedroso-Salamanca	24,2	1877
OESTE/FSF	Salamanca a Frontera de Portugal	Salamanca-Fuentes de Oñoro	124,9	1886
OESTE/FSF	Salamanca a Frontera de Portugal	La Fuente de San Esteban-Lumbrales	44,5	1887
OESTE/FSF	Salamanca a Frontera de Portugal	Lumbrales-La Fregeneda	33,0	1887
OESTE/MPDR	Ávila a Salamanca	Salamanca-Peñaranda de Bracamonte	39,9	1894
OESTE/MCPO	Plasencia a Astorga	límite Cáceres-Béjar	10,6	1894
OESTE/MCPO	Plasencia a Astorga	Béjar-Salamanca	86,7	1896
OESTE/MCPO	Plasencia a Astorga	Salamanca-Astorga	183,6	1896
OESTE/MPDR	Ávila a Salamanca	Peñaranda de Bracamonte-Ávila	70,8	1926

*Tabla 9.3.* Líneas de ferrocarril abiertas al servicio en Castilla y León integradas en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (Fuente: García Raya, 2006)

<sup>30</sup> Tedde de Lorca (1978), p. 226.

Antes de la configuración de esta compañía, el Estado había intentado que las grandes empresas NORTE y MZA se hicieran cargo de la explotación. Ante la negativa de éstas, se optó por una fórmula mixta en la que el Estado era titular de las líneas que le eran propias o adquiridas por incautación, MCPO, MPDR y Betanzos a El Ferrol, mientras que sobre las de FSF y FMS mantenían su titularidad accionarial NORTE, y MZOV seguía siendo propietaria de su propio capital<sup>31</sup>.

### LA IRRUPCIÓN DE MZA: LA LÍNEA DE VALLADOLID A ARIZA

La construcción de la línea de Valladolid a Ariza y su adquisición por parte de la compañía MZA, constituye uno de los capítulos más nítidos de la rivalidad existente entre las grandes compañías ferroviarias en España: NORTE y MZA. Es claro que el objetivo que tenía la compañía de los Rosthschild era el de acceder a los tráfi-cos de cereales de la meseta norte, territorio hasta ese momento de control casi exclusivo de la compañía de los Péreire. El transporte de cereal se hacía a través de las líneas de Madrid a Irún y Alsua a Barcelona, pertenecientes ambas a NORTE. Según apunta Tedde, desde 1875 existía un acuerdo entre ambas compañías para el reparto de los productos del transporte en dicha dirección, lo que garantizaba una situación de equilibrio en ellas<sup>32</sup>. Sin embargo, en la década de 1880 todo el escenario cambiaría: por un lado estaría la concesión y subasta de una línea transversal desde Valladolid, corazón de Castilla, hasta Ariza, en la línea de Madrid a Zaragoza, controlada por MZA; por otro lado, en ese momento se comenzó a detectar una creciente llegada de cereales procedentes de Estados Unidos y del Mediterráneo oriental a los puertos españoles, lo que hizo intensificar el transporte de este producto desde el interior hacia los principales mercados, especialmente Barcelona<sup>33</sup>.

Esta conjunción de hechos hizo que MZA se interesara por esta línea que, concedida en 1882 y traspasada al año

siguiente a la sociedad *Compañía del Ferrocarril del Duero*, seguía en 1890 sin construirse. El interés de MZA se reforzaba porque en esos momentos estaba en negociación con la *Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona a Francia* (TBF) para la adquisición de su red y de la concesión que tenía otorgada ésta sobre una línea que iría de Puebla de Híjar a Reus, lo que le permitiría obtener de golpe una larga concesión desde Valladolid hasta el Mediterráneo sin transitar por líneas de NORTE, y disponer de acceso directo al mercado catalán. Los acuerdos de adquisición de los derechos del Valladolid a Ariza y de la compra de TBF se realizaron con una diferencia de dos semanas: el 2 y el 15 de mayo de 1891, respectivamente. No se trataba, pues, de una anexión que buscaba economías de escala en la ampliación de la red, sino el desarrollo de una línea transversal de gran importancia estratégica, o dicho con otras palabras, “se intentaba establecer un eje ferroviario Castilla La Vieja-Cataluña, con su centro en la línea de Madrid a Zaragoza”<sup>34</sup>. La línea se abriría finalmente al tráfico en 1896. Dos años antes se había terminado la penosa construcción de la línea de Puebla de Híjar a Reus a través de la sierra del Padrell, que encumbró a Eduardo Maristany como ingeniero.

### EL FRUSTRADO PROYECTO DEL SANTANDER-MEDITERRÁNEO

La conexión ferroviaria entre el mar Cantábrico y el Mediterráneo ya había sido una realidad, a través del valle del Ebro, en 1865. Sin embargo, esta conexión transversal había dejado fuera al importante puerto de Santander, el referente castellano durante toda la Edad Moderna. Además, las quejas de las tarifas ferroviarias aplicadas por la compañía NORTE en el tramo de Alar del Rey hasta Santander avivaron, en los años finales del siglo XIX, los intentos por impulsar una concesión ferroviaria que a través de las provincias de Santander, Burgos, Soria y Zaragoza hiciera posible tal conexión. Pero

<sup>31</sup> Ministerio de Obras Públicas (1940), Tomo II, pp. 112-113.

<sup>32</sup> Tedde de Lorca (1978), p. 70.

<sup>33</sup> Comín Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), vol. 1, p. 158.

<sup>34</sup> Tedde de Lorca (1978), p. 70.

Compañía	Línea	Tramo	Km	Año
MZA	Madrid a Zaragoza	límite Guadalajara-Medinaceli	11,0	1862
MZA	Madrid a Zaragoza	Medinaceli-límite Zaragoza	28,0	1863
GCE	Torralba a Soria	Torralba-Soria	93,8	1892
MZA	Valladolid a Ariza	Valladolid-límite Zaragoza	254,3	1896
SM	Santander al Mediterráneo	Cabezón-Burgos	72,5	1927
SM	Santander al Mediterráneo	Burgos-Peñahorada	21,9	1928
SM	Santander al Mediterráneo	límite Zaragoza-Soria	82,7	1929
SM	Santander al Mediterráneo	Soria-Cabezón	82,7	1929
SM	Santander al Mediterráneo	Peñahorada-Trespaderne	48,5	1929
SM	Santander al Mediterráneo	Trespaderne-Cidad	44,2	1930
OESTE/MPDR	Ávila a Salamanca	Peñaranda de Bracamonte-Ávila	70,8	1926

*Tabla 9.4.* Líneas de ferrocarril abiertas al servicio en Castilla y León de las compañías MZA, Santander-Mediterráneo y Torralba a Soria (Fuente: García Raya, 2006)

sólo se consiguió que esta línea figurara en la ley de 1908, destinada a los ferrocarriles estratégicos y secundarios, por lo que se planteaba en esos momentos en vía estrecha. Las subastas fracasaron, aunque el tiempo jugó en este caso a favor de este ferrocarril, ya que los problemas de suministro y de tráfico originados durante la Primera Guerra Mundial dieron mayor relevancia al interés estratégico de esta línea, provocando que en 1924 se cambiara a ancho nacional y también se impusiera el paso por Trespaderne que daba preferencia al puerto de Bilbao. De este modo, en el momento de iniciarse las obras, la futura línea se apoyaría en su parte sur en el ferrocarril ya construido del Central de Aragón, enlazando en Calatayud, y en su parte norte llegaría hasta Ciudad-Dosante, lo que posibilitaba la conexión con el País Vasco. La continuación hasta Santander quedaba a expensas de un nuevo proyecto que nunca llegó a realizarse. Las obras entre Ciudad-Dosante y Calatayud se realizaron a un buen ritmo y los 366 kilómetros que separaban ambos puntos se abrieron al tráfico en 1931<sup>35</sup>.

Los tráficos de la línea se basaron en el movimiento de mercancías, aunque los resultados de explotación fueron negativos, apuntando sólo en su haber el impulso que supuso en esos momentos para la industria española de

construcción de material ferroviario, y la utilidad que tuvo la línea para los tráficos de mercancías y de pasajeros durante la Guerra Civil<sup>36</sup>.

#### EL ACCESO FERROVIARIO A SORIA

Al iniciarse el último decenio del siglo XIX, la capital soriana formaba parte de la trilogía de capitales de provincia que no contaban con ferrocarril, junto a Almería y Teruel. Como en otros puntos de España, el ferrocarril se constituyó pronto en una demanda necesaria para favorecer el desarrollo de la provincia, con unos indicadores económicos realmente deficientes. Conforme se frustraban las iniciativas, estas demandas pasaron a ser exigencias. Ya en 1860 se realizaron los primeros estudios, conducentes a una conexión por el sur, a través de Almazán, con la línea de Madrid a Zaragoza, por entonces en construcción<sup>37</sup>. La ya citada ley de 1870, que buscaba llevar el ferrocarril a aquellos puntos de interés general a los que no había arribado en la década previa, recogía la construcción de una línea “desde Torralba u otro punto más conveniente de la línea de Zaragoza” hasta la ciudad numantina. Incluso la ley de 1877 continuaba esta línea hasta Castejón, en Navarra. De todos modos, hasta 1890 no se constituyó la sociedad que llevaría a cabo

<sup>35</sup> Dobenson (1988) y Santos y Ganges (2005), pp. 91-114.

<sup>36</sup> Comín Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), tomo 1, pp. 369-370.

<sup>37</sup> Frías Rubio (1983), p. 178.

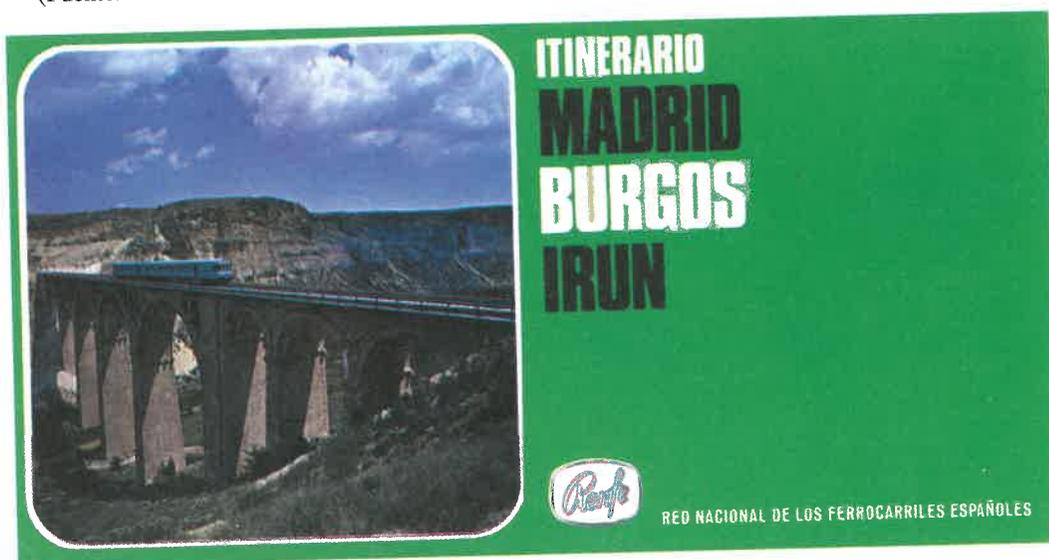
el ferrocarril. Para ello, los inversores belgas, que promovían la compañía *Ferrocarril de Soria*, buscaron socios españoles en el Marques de Guadalmina que llevó a la constitución de la *Compañía de Ferrocarriles del Gran Central Español*. También participaría la conocida banca francesa *Crédit Mobilier Français*<sup>38</sup>, liderada en ese momento por el financiero catalán Ivo Bosch.

### EL FERROCARRIL EN LA ÉPOCA DE RENFE

De todos es conocido que en 1941 las compañías ferroviarias de vía ancha fueron nacionalizadas e integradas en la nueva estructura de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). En el marco de la autarquía económica impuesta por la dictadura franquista, la nacionalización de un sector estratégico como el ferroviario era razonable, más aún si se tienen en cuenta los problemas económicos que desde hacía varios decenios arrastraban las compañías privadas. Sin embargo, en contra de toda lógica, el ferrocarril no saldría beneficiado de esta tutela del Estado y hasta la década de 1950 no se afrontarían planes estratégicos de modernización en RENFE, los cuales tampoco serían especialmente positivos y abundarían en la pérdida de la hegemonía que el sistema ferroviario había tenido en las décadas precedentes<sup>39</sup>.

Dentro de la nueva estructura de la empresa, la red ferroviaria que hoy identificamos con Castilla y León se encuadraría dentro de la llamada "Zona Norte". Esta

*Figura 9.5.* Folleto de horario de trenes de la línea de Madrid a Burgos, inaugurada en 1968 (Fuente: Biblioteca Ferroviaria)



división se modificaría en 1948 con la creación de las siete zonas, en las que se mantenía el criterio geográfico y productivo, alejado de los intereses del mercado del transporte y de propuestas competitivas. El nuevo mapa ferroviario dividió el territorio de Castilla y León en cuatro zonas: la primera y la segunda con sede en Madrid, que abarcaba el centro y oeste de la península; la sexta zona con sede en Miranda de Ebro, que controlaba la zona vasco-navarra; y la séptima zona, con sede en León, que gestionaba la explotación de todo el noroeste peninsular.

Las inversiones y mejoras necesarias en el ferrocarril tendrían como primer jalón de relevancia la aprobación del Plan General de Reformas Urgentes de 1949. Éste planteaba como principales objetivos la renovación de carriles y vía en general, el inicio de un plan de electrificación de líneas de ferrocarril y la adquisición de material rodante más moderno. Sin embargo, los recursos eran escasos y las actuaciones no darían grandes resultados. Ya en 1962, el informe del Banco Mundial, necesario para que el régimen franquista accediera a las ayudas económicas internacionales, marcaría las pautas de regulación y control que debería seguir el ferrocarril en los años siguientes. Entre las medidas propuestas por este informe estaba la recomendación del abandono de construcción de los numerosos kilómetros de ferrocarril que en ese momento estaban en construcción, iniciadas muchas de ellas en la década de 1920. Esta polémica decisión consideraba los viejos argumentos sobre la insuficiencia del mercado en España para atender al ferrocarril en explotación, lo que haría innecesaria la apertura de nuevos tramos ferroviarios que, en todo caso, restarían tráficos a líneas en explotación. Las paralizaciones provocadas por el informe del Banco Mundial fueron muy importantes, como las de los grandes ejes de Baeza a Utiel y Lérida o el tramo de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena. Castilla y León escapó a estas suspensiones, puesto que las líneas que continuaban en construcción al iniciarse el franquismo, finalmente, sí se llevarían a cabo.

<sup>38</sup> Frías Rubio (1983), p. 197 y ss.

<sup>39</sup> Sobre la nacionalización del ferrocarril y el periodo de etapa pública, véase en Muñoz Rubio (1995).

Compañía	Línea	Tramo	Km	Año
RENFE	Soria a Castejón	Soria-límite Navarra	98,5	1941
RENFE	Zamora a La Coruña	Zamora-Puebla de Sanabria	106,7	1952
RENFE	Zamora a La Coruña	Puebla de Sanabria-límite Orense	32,9	1957
RENFE	Madrid a Burgos	Límite Madrid-Burgos	175,4	1968
GIF	Madrid a Zaragoza	Límite Guadalajara-Límite Zaragoza	28,5	2003
ADIF	Madrid a Valladolid	Límite Segovia-Valladolid	124,6	2007

Tabla 9.5. Líneas de ferrocarril abiertas al servicio en Castilla y León en la etapa de RENFE (Fuente: García Raya, 2006)

Así, la recesión nacional en la ampliación de líneas encontró su contrapeso en Castilla y León, donde se construyeron cuatrocientos nuevos kilómetros de vía ancha, que van desde la apertura en 1941 de la línea de Soria a Castejón, en Navarra, hasta la inauguración del ferrocarril directo de Madrid a Burgos. Estas dos líneas, junto con la de Zamora a La Coruña, abierta al servicio entre 1952 y 1957, eran proyectos que habían quedado inconclusos en la década de 1920. Son diseños, pues, de periodos anteriores que traerían una infraestructura de trazados desfasada, en vía única y con escasas aportaciones al tráfico, con la excepción de la línea de Zamora a La Coruña, que abreviaba notablemente el trayecto de Madrid hasta Galicia. Las líneas de Soria a Castejón y de Madrid a Burgos, aunque oficialmente en servicio, apenas si registran hoy tráfico y su futuro está en entredicho.

Volviendo al ámbito nacional, diremos que la entrada en funcionamiento del Plan Decenal de Modernización (1964-1973) vino a reconocer la situación crítica que tenía el sistema ferroviario en España, necesitado de inversiones y de una profunda reforma estructural. Las mejoras en la red y en el material ferroviario fueron evidentes, aunque el ferrocarril siguió perdiendo cuota de mercado. Al mismo tiempo, se dio un cambio fundamental que acercó más a RENFE a una estructura empresarial capaz de modernizarse y competir, alejándose del sistema cuartelero de la época autárquica. A partir de 1979, ya con la democracia recuperada, se iniciaron los acuerdos o Contrato-Programa entre el Estado y RENFE que establecían el compromiso de la

empresa de elevar la calidad de la explotación y la eficacia en la gestión, mientras el Estado contribuía con una mayor aportación para inversiones. Nuevos Contrato-Programa se sucederían en las décadas siguientes, mostrando un cambio radical en el ferrocarril, que sigue teniendo serios problemas de cuota de mercado y de definición de políticas de modernización, pero que, sin duda, es objeto de una mayor preocupación oficial de los poderes públicos y ha ascendido en el grado de protagonismo que debe tener en los años venideros.

A esto hay que sumar la realización y programación de nuevas líneas, adaptadas a la alta velocidad, que ya comienzan a surcar el territorio castellanoleonés. A la línea, ya en servicio, de Madrid a Zaragoza, con un fugaz paso por el sur de la provincia de Soria, se sumó en 2007 a la conexión de Madrid a Segovia y Valladolid, desde donde se generarán las nuevas líneas de alta velocidad al norte peninsular. Además, hacia el oeste, está pendiente de concretar la opción ferroviaria de alta velocidad que nos pondrá en comunicación con Portugal.

#### LA RED DE VÍA ESTRECHA

Ortúñez Goicolea utiliza tres términos para sintetizar la historia de los ferrocarriles de vía estrecha de servicio público en Castilla y León: la necesidad, el abandono y la nostalgia. Además, dos características fueron consustanciales al desarrollo de esta red ferroviaria de vía estrecha: por un lado, el carácter de afluente a líneas de ancho normal y, por otro lado, la estrecha relación de las actividades agrarias con la explotación ferroviaria<sup>40</sup>. En estas

<sup>40</sup> Ortúñez Goicolea (2005), pp. 405-406.

Compañía	Línea	Tramo	Km	Año
FEVM	Valladolid a Medina de Rioseco	Valladolid-Rioseco	44,0	1884
FLR	Ferrocarril de La Robla	Espinosa-límite Vizcaya	43,5	1892
FLR	Ferrocarril de La Robla	La Robla-Boñar	30,2	1892
FLR	Ferrocarril de La Robla	Boñar-Cistierna	24,0	1893
FLR	Ferrocarril de La Robla	Sotoscueva-Espinosa	14,0	1893
FLR	Ferrocarril de La Robla	Cistierna-Sotoscueva	170,5	1894
CFC	Ferrocarriles de Castilla	Palencia-Villalón	44,5	1912
CFC	Ferrocarriles de Castilla	Rioseco-Villada	45,6	1912
CFC	Ferrocarriles de Castilla	Rioseco-Palanquinos	92,7	1915
MSP	Ponferrada a Villablino	Ponferrada-Villablino	62,0	1919
MSP	Ponferrada a Villablino	Villablino-Villaseca de Laciána	7,2	1920
MSP	Ponferrada a Villablino	Villablino-Caboalles de Arriba	8,4	1920
FLR	Ferrocarril de La Robla	León-Matallana	30,0	1923

Tabla 9.6. Líneas de ferrocarril de compañías de vía estrecha abiertas al servicio en Castilla y León (Fuente: García Raya, 2006)

valoraciones hay que excluir necesariamente a los ferrocarriles mineros de La Robla a Valmaseda y de Ponferrada a Villablino, que apuntaremos más adelante. Éstas supervivientes, aquéllas cerradas hace ya varios decenios.

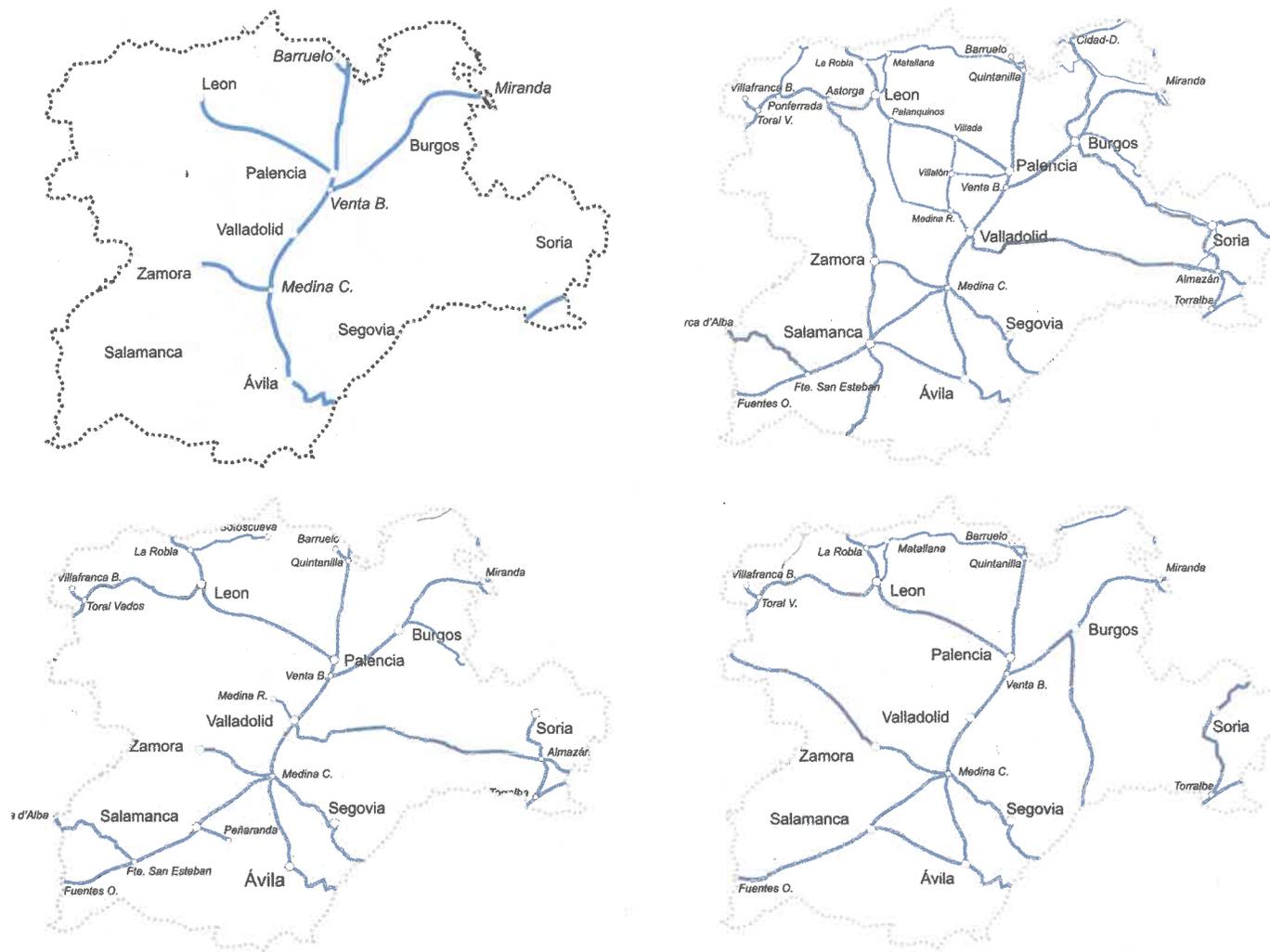
Nos encontramos, pues, con dos tipos claros de ferrocarriles de vía estrecha en la región: los agrícolas y los mineros. El ferrocarril de Valladolid a Medina de Rioseco fue el primero de ancho reducido que se abrió al servicio en la región, en 1884, no teniendo continuidad hasta la segunda década del siglo XX, cuando se pusieron en explotación las líneas de los Ferrocarriles Económicos de Castilla, de Palencia a Villalón (1912), de Medina de Rioseco a Villada (1912) y de Medina de Rioseco a Palanquinos (1915), interconectadas, pues, entre sí y con la red de vía ancha en Palanquinos, Villada y Palencia, todas en la línea de Palencia a León, y Valladolid, en la línea de Madrid a Irún y la línea de Ariza. Por su parte, los ferrocarriles mineros serán puestos en servicio en la última década del siglo XIX, el ferrocarril de La Robla (1892-1894), y, tras la Primera Guerra Mundial, se hizo lo propio con la línea de Ponferrada a Villablino (1919-1920).

La Compañía del Ferrocarril Económico de Valladolid a Medina de Rioseco (FEVM) se constituyó en Barcelona

en 1881, donde fijó su domicilio social, así como catalanes eran sus inversores, siendo el Banco de Cataluña el que se encargó de su construcción. Las optimistas previsiones iniciales pronto se vieron defraudadas con una realidad de reducidos tráficos y escasos beneficios, que sólo permitieron un modesto reparto de dividendos entre 1906 y 1916 de sólo el uno por ciento. Para corroborar este fracaso, las cifras de tráfico arrojaron en su mejor momento un movimiento anual de 800 toneladas por kilómetro en 1910 y de dos mil viajeros por kilómetro en 1923. Se han aducido como causas de este negativo desarrollo a los erróneos cálculos iniciales, la coyuntura finisecular de crisis agraria o el incremento desmesurado de los precios, especialmente de los combustibles, en el periodo bélico de 1914 a 1917 que terminaría asfixiando la precaria economía de la empresa para declararse en suspensión de pagos en 1920. La compañía vivió a continuación un decenio intervenido con una comisión gestora que no haría mejorar los resultados, desapareciendo finalmente en 1930, para terminar por ceder su explotación el Estado, a partir de 1934, a la Compañía de los Ferrocarriles Castilla (CFC)<sup>41</sup>.

La ampliación de la red ferroviaria de vía estrecha en Tierra de Campos llegará, como hemos apuntado, en la década de 1910. Anteriormente, en 1909, se habían cons-

<sup>41</sup> Más detalles sobre la evolución empresarial y económica de esta compañía en Barrios Rubio (1997) y Ortúñez Goicolea (2005).



*Figura 9.6.* Evolución de la red ferroviaria de Castilla y León. Izquierda: arriba, 1865; abajo, 1895. Derecha: arriba, 1936; abajo, 1985. (Fuente: elaboración propia).

tituido sendas empresas, Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios y Compañía de Ferrocarriles de Castilla, que tenían las concesiones para la construcción de líneas de vía estrecha de Palencia a Villalón, de Medina de Rioseco a Villada y de Medina de Rioseco a Palanquinos, aunque no conocemos con claridad cuál era la relación entre las dos empresas y su titularidad<sup>42</sup>. Sea como fuere, a partir de 1912 comenzaron a ponerse nuevos kilómetros en explotación que, posteriormente unidos a la FEVM, alcanzarían un total de 225 kilómetros en una de las comarcas de mayor producción cerealista de la península.

Los resultados de la explotación en ningún caso fueron óptimos, incluso más negativos que los del ferrocarril de Rioseco, produciéndose una enorme desproporción entre las inversiones realizadas y sus resultados en tráficos, lo que derivaría en productos netos negativos, elevado coeficiente de explotación y endeudamiento progresivo. La imposición, tal y como apunta Ortúñez Goicolea, a partir de 1934, de la explotación de la línea de Valladolid a Medina de Rioseco agravó la situación, pero ofreció a CFC la posibilidad del auxilio público en los peores momentos. En 1965 esta red se incorporaría a FEVE y se clausuraría en 1969.

<sup>42</sup> Ortúñez Goicolea (2005), p. 424.

La penosa explotación y el destino final de estos ferrocarriles agrarios contrastan con el largo ciclo de los ferrocarriles mineros, que tuvieron unos resultados de explotación más remuneradores y han conseguido su continuidad. Hay que apuntar que el acarreo de los pesados minerales es mucho más intensivo en transporte que el movimiento de cereales. Es decir, aún en la eventualidad de disponer de otros transportes terrestres alternativos, no existe posibilidad de competencia con el ferrocarril que por su capacidad de transporte de grandes volúmenes reduce el precio unitario a un valor suficiente para hacer rentable el movimiento de estas mercancías. Sólo el fin de la demanda de minerales o el agotamiento de los filones es causa del cierre ferroviario. Esta fidelización del cliente tiene, por el contrario, inconvenientes para la explotación, como la dependencia excesiva de un solo usuario, el predominio de los tráficos con carga unidireccionales y la escasa posibilidad de potenciación del transporte de viajeros.

Con respecto a los ferrocarriles mineros, La Robla y Ponferrada a Villablino, contamos con un relevante número de trabajos que ya han explorado y explicado la actividad empresarial de estos ferrocarriles y sus características más relevantes<sup>43</sup>. Ambos comparten la característica principal de estar diseñados para abastecer de carbón a zonas industriales, si bien la larga traza del ferrocarril de La Robla lo convierte en realmente significativo. Se concibieron en dos momentos diferentes. El de La Robla se construyó a finales del siglo XIX con el objetivo de consolidar el liderazgo siderúrgico que ya habían protagonizado las industrias vascas. Con este ferrocarril se garantizaban el suministro hullero en unos momentos en los que el precio del carbón británico, principal abastecedor hasta ese momento, había comenzado a subir. Por su parte, la cuenca minera de Villablino comenzará su explotación intensiva a partir de la crisis de suministro provocada por el bloqueo comercial causado por la Primera Guerra Mundial, y la consiguiente alza de los precios.

<sup>43</sup> Sobre el ferrocarril de La Robla, véase Fernández López (1997) y Fernández Díaz-Sarabia (2003) y (2005). Sobre el ferrocarril de Ponferrada a Villablino, véase Álvarez Fernández y otros (2000) y Vega Crespo (2003).

Ambas coyunturas, pues, propiciarían la construcción de un sistema de transporte de gran capacidad como el ferroviario, sin cuyo concurso no se hubiera producido la explotación a gran escala de las minas, que se inició a partir de la puesta en explotación del ferrocarril. También en ambos casos son ferrocarriles de una larga permanencia, de hecho todavía prestan servicio, alcanzando su cénit como sistema de transporte en la década de 1960. El ferrocarril de La Robla transportaba 750.000 toneladas de carbón de media anual, mientras el ferrocarril de Villablino llegó a los dos millones y medio en 1960. Desde ese momento, los flujos han caído, aunque siguen en valores de gran relevancia.

## FERROCARRILES Y OBRA PÚBLICA EN CASTILLA Y LEÓN: UN BALANCE REGIONAL

La inevitable referencia al pórtico de la estación de ferrocarril de Euston en Londres, derribado en 1962, se ha convertido en el punto clásico de partida para la definición, método y estudio del patrimonio industrial. Un año después, Kenneth Hudson fue el primero en dar cuerpo a una disciplina que todavía debía superar una larga travesía para ser reconocida como parte integrante del patrimonio histórico, tan ligado hasta ese momento a los vestigios de la prehistoria, antigüedad y mundo medieval. De todos modos, el patrimonio arquitectónico industrial sigue teniendo en la actualidad un conjunto severamente amenazado, continuamente diezmado y enfrentado a fuertes presiones de intereses especulativos e inmobiliarios, que encuentran la complicitad de una falta de sensibilización y un desconocimiento profundo del valor de este legado humano estrechamente ligado al largo y continuo proceso de urbanización de los siglos XIX y XX<sup>44</sup>.

<sup>44</sup> Aguilar Civera (1998), p. 23.