

FERROCARRIL Y TERRITORIO: EL CASO DE LA SECCIÓN 7ª DEL SANTANDER-MEDITERRÁNEO

Luis Santos y Ganges

José Luis Lalana Soto¹

Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid

1. Territorios, infraestructuras, condiciones y lógicas

Una nueva infraestructura de comunicación no sólo atraviesa y sirve a un territorio, sino que se inserta en él y contribuye a conformarlo, lo cual implica la reorganización de las estructuras heredadas, con las que necesariamente ha de relacionarse, y, en última instancia, la transformación del propio territorio (la infraestructura no sólo está en el territorio sino que es parte de él).

Conviene, en este punto, precisar mejor el concepto de territorio, que, en su condición de entidad cultural, de artificio, hace referencia a un espacio geográfico que es ocupado, usado y dominado por las sociedades humanas a lo largo del tiempo, de tal manera que el poblamiento y el sistema urbano, los usos del suelo y las redes de infraestructuras, integrados en un contexto dinámico de superestructura sociopolítica, valores sociales, límites jurisdiccionales, estrategias de defensa, etc., son, junto con el relieve y otros elementos y características naturales, las formas físicas que conforman sus paisajes. Los espacios, humanizados, son continuamente territorializados. Expresado de otro modo: los territorios son manifestaciones sociales y productos históricos, espacios geográficos en permanente adaptación a las nuevas “necesidades sociales”, y, a la vez que brindan recursos y oportunidades, ofrecen limitaciones y resistencias.

Sabemos que la construcción de una nueva infraestructura de comunicación es un proceso complejo, en el que se superponen decisiones estratégicas, tomadas en función de diversos criterios y coyunturas, y condicionantes técnicos, económicos o naturales. Las nuevas vías no se asientan sobre un espacio neutro ni homogéneo; en primer lugar porque existen barreras y corredores naturales, determinadas características topográficas, geológicas o climáticas, por citar algunas de las más importantes, que condicionan el trazado, pero también porque a lo largo de la historia estas barreras y corredores han prefigurado la ocupación humana del espacio, los flujos comerciales y los movimientos de tropas entre diversos puntos singulares, en función de la facilidad o de la conveniencia relativa del itinerario.

Cuando nos enfrentamos al asunto de la construcción de una nueva infraestructura, territorialmente relevante, se hace preciso identificar con pertinencia la estrategia socioeconómica y espacial que sustenta cada idea o proyecto y su contexto, algo que no suele ser planteado con transparencia (técnico-política) o que simplemente parte de una banal consideración geográfica, como si el territorio ofreciera oportunidades espaciales equitativas o neutrales. Recuérdese que la geografía ha sido considerada durante largo

¹ Investigador-Colaborador dentro del Programa de Historia Ferroviaria de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para este artículo.

tiempo una disciplina auxiliar de la historia; las decisiones de alcance territorial no son tan evidentes como suele pensarse, y su evaluación suele ser ardua, a veces polémica, especialmente cuando integramos la perspectiva histórica.

Por ello, sin querer soslayar lo que podría simplemente denominarse el cabal conocimiento del medio y la objetivación de la ordenación territorial existente, consideramos que para interpretar correctamente las limitaciones y oportunidades de tipo geográfico o territorial, de cara a entender en mejores condiciones los hechos históricos, han de ser tenidos en cuenta especialmente los siguientes aspectos:

- Las características físicas del territorio, en especial los corredores naturales y las barreras naturales, básicamente derivados de la red hidrográfica y la configuración orográfica. A menudo, las formas del relieve compartimentan el territorio al generar espacios naturales de caracteres más o menos homogéneos (campiñas, valles, depresiones...), con unos límites naturales y con unas vías de comunicación más o menos definidas hacia otros espacios. El medio físico impone toda una serie de condicionantes a la comunicación en función de sus características topográficas (altitud, anchura de los corredores, desniveles, pendientes), climáticas (niviosidad e innivación, frío, hielo, visibilidad) o de procesos naturales activos (aludes, desprendimientos, deslizamientos, facilidad de trabajo sobre determinados tipos de roca).

- Los corredores históricos, que por una parte están muy relacionados con el apartado anterior, sobre todo cuando el número de corredores naturales es reducido, pero por otra depende de la intensidad y características de los flujos, especialmente los comerciales y militares, entre dos centros (ciudades, regiones) y la facilidad o conveniencia relativa del itinerario. El poblamiento históricamente adaptado a las condiciones del medio físico convierte a los corredores naturales en corredores históricos.

- Los puntos singulares o nodos de los segmentos a definir, que hablando de territorios suelen ser ciudades pero que pueden ser puertos marítimos, áreas de abastecimiento o de mercado, grandes regiones o, en general, áreas económicamente relevantes. Además del origen y el destino, pueden ser determinados también “puntos fijos” del trazado, que bien por sus características propias (población, mercado, rango urbano, papel territorial o relación con otras vías de comunicación), o por determinadas estrategias territoriales se convierten en un punto de paso obligado y condicionan, por lo tanto, el trazado de la infraestructura.

A los aspectos anteriores, que podemos considerar como los básicos y que hacen referencia al modo más adecuado de comunicar un centro con otro, teniendo en cuenta la estructura histórica del territorio y los condicionantes del medio físico, hay que añadir otro, en ocasiones importante: el de los espacios y lugares a evitar. En el caso concreto de una compañía ferroviaria, y en un contexto de competencia entre empresas constructoras-explotadoras, hay que cumplir objetivos propios y evitar que los competidores obtengan alguna ventaja comparativa, lo que hace todavía más relevante el papel de los límites jurisdiccionales y el control de las encrucijadas naturales.

Finalmente, en la definición de las líneas maestras del trazado de una infraestructura hay que tener en cuenta también que en ella convergen lógicas diversas, que abarcan una

variada gama de aspectos técnicos, económicos y territoriales; algo bien conocido en el caso de los ferrocarriles de la segunda mitad del siglo XIX.

Por una parte, las lógicas privadas, desde el interés de la compañía ferroviaria como constructora, cuyo objetivo primordial es reducir la inversión inicial, al interés de la compañía ferroviaria como explotadora, que persigue la reducción de los costes de explotación en la fase de funcionamiento. Y si ya resulta complejo compatibilizar ambos, habría también que añadir el interés mercantil, es decir, plantear un trazado que optimice la captación de mercados intermedios, ya sea de viajeros o de mercancías, lo que implica pasar por determinados lugares, aunque desde el cambio de siglo se tendió a minusvalorar, quizá con algo de razón, los mercados rurales, sobrevalorando los urbanos y los portuario-industriales.

Por otra parte, las lógicas públicas, tanto las exigencias estatales en materia de condiciones técnico-proyectuales (en el caso de un ferrocarril, la pendiente máxima admisible, el radio de curva mínimo en planta y, sobre todo, la distancia máxima del camino), económicas (gasto público acotado, subvenciones...) y estratégicas (puntos fijos de la traza, corredores favorables a la defensa nacional) como las perspectivas e iniciativas de las instituciones locales (diputaciones provinciales, cámaras de comercio, ayuntamientos, juntas portuarias, etc.), que a menudo favorecieron más los intereses de la burguesía propietaria de la capital de provincia y de la burguesía comercial.

Para tratar todos estos aspectos hemos seleccionado un asunto histórico y geográfico concreto: la elección de la mejor traza ferroviaria para cruzar la Cordillera Cantábrica entre Burgos y los puertos del Cantábrico desde finales del siglo XIX hasta la Segunda República. Un ejemplo idóneo tanto por la localización y las características del medio físico como por las diversas circunstancias que concurrieron en el largo devenir histórico desde el proyecto del Ferrocarril Meridiano Madrid-Santander de 1889 hasta la definición de la Sección 7ª del Santander-Mediterráneo en 1935 y la paralización definitiva de las obras a principios de la década de 1960.

2. Los condicionantes del medio físico: barreras y vías naturales en La Montaña

Aunque las Merindades del Norte de Burgos -La Montaña burgalesa- carecen de las altitudes elevadas y de los relieves enérgicos que habitualmente asociamos a un carácter especialmente montañoso, se trata de un espacio muy accidentado (anfractuosidad diversa y abundancia de irregulares y destacados desniveles) en la confluencia de tres grandes dominios geomorfológicos: la Cordillera Cantábrica, el Sistema Ibérico y la Cuenca Sedimentaria de Castilla. Sobre este ámbito de “media montaña” y en un contexto de variedad topográfica, litológica y estructural, la red hidrológica se ha configurado como el elemento esencial en la organización de los espacios, a diversas escalas. Estamos hablando de un tercio de la superficie provincial, que pertenece a cuencas hidrográficas ajenas al Duero: los 145 kilómetros del curso del Ebro (y sus afluentes Nela, Trubia, Jerea, Oca, etc.), más los 21 kilómetros del río Cadagua por el Valle de Mena hacia Vizcaya.

Por otro lado, la parte oriental de la actual Cantabria, en su día también merindades medievales castellanas (las Asturias de Santillana y Trasmiera), tiene un relieve más acusado y una organización hidrológica basada en cortas y complicadas cuencas: del

Mioño, del Samano y del Agüera en su parte más próxima a Vizcaya; del Asón en lo que concierne al sector entre los puertos de Los Tornos y La Sía (ríos Calera, Gándara y Asón); del Miera desde el portillo de Lunada, y del Pas en cuanto al sector de los puertos de Las Estacas de Trueba, La Magdalena y El Escudo (ríos Pas, Yera y Magdalena).

El trazado de la principal línea férrea de la provincia de Burgos, de Madrid a Irún, es un ejemplo claro de la tradicionalmente conveniente adaptación de las infraestructuras al medio. El norte de la provincia de Burgos muestra un intrincado sistema hidrológico, que vierte hacia el Cantábrico (Cadagua), el Mediterráneo (Ebro) y el Atlántico (Duero), y una estructura física de espacios compartimentados, con límites naturales y con pasillos de comunicación que han condicionado la estructura tradicional del poblamiento. Barreras y corredores que confluyen en algunos lugares determinados, las “puertas”, que se convierten por tanto en puntos singulares que, en función de la importancia del flujo que se ha de canalizar por ellos, pueden alcanzar una gran relevancia. Así, la Madrid-Irún, que no sólo es la principal, sino también la línea más antigua de la provincia, sigue un corredor histórico de comunicación entre la Meseta, el Valle del Ebro, los Montes Vascos y la frontera francesa, atravesando el Puerto de la Brújula (divisoria de aguas entre las cuencas del Duero y el Ebro) y el Desfiladero de Pancorbo. De hecho, la traza sigue un corredor natural: los ecólogos hablan del Corredor de La Bureba como un importante ámbito de paso natural entre ambas cuencas, que ha sido utilizado desde tiempo inmemorial como vía de comunicación y paso migratorio para la biodiversidad. Precisamente en función de su localización en el sector nororiental de la gran cuenca sedimentaria junto al corredor de La Bureba, Burgos ha sido, desde antiguo, un espacio preferente de paso para las comunicaciones entre la Meseta y la Depresión del Ebro. Grandes ejes de comunicación, desde las calzadas romanas al Camino de Santiago o la línea ferroviaria de Madrid a la frontera francesa, han atravesado la divisoria de aguas entre los grandes valles del Ebro y del Duero por Burgos, y la capital provincial se convirtió en un nodo esencial en el corredor histórico de comunicación entre Francia, España y Portugal.

También a menor escala los puertos y pasos de montaña, desfiladeros o valles fluviales se convierten en elementos esenciales de la organización del territorio, y otorgan oportunidades o imponen limitaciones al desarrollo de las vías de comunicación. Para el caso concreto de los ferrocarriles en relación con el tema que nos ocupa, además de la línea Madrid-Irún (Norte, 1860-1864), las dos líneas férreas que atraviesan la provincia a finales del siglo XIX lo harán siguiendo dos grandes corredores naturales: el valle del Duero al sur (línea Valladolid-Ariza, MZA, 1895) y la depresión marginal de la cuenca sedimentaria al norte (Ferrocarril de La Robla a Bilbao, 1894-1896). Hay que observar, sin embargo, que no se plantea una línea que siga el curso del alto Ebro; el problema, desde el punto de vista del medio físico, es la sucesión de profundas gargantas (cluses y cañones), desde que el río entra en la provincia de Burgos entre el Alfoz de Bricia y las parameras de la Lora, en medio de murallones, hoces y angosturas que hacen prácticamente inviable el establecimiento de una línea férrea que aproveche su trazado. La comunicación directa entre Burgos y el Cantábrico, y más específicamente entre Burgos y Santander, es complicada, y el número de corredores por los que se puede realizar muy limitado.

Puede decirse que el paso natural e histórico entre la Cuenca del Duero y el Cantábrico es El Campoo (con Reinosa como núcleo más relevante), salvando en poca distancia las elevaciones de la Cordillera Cantábrica por el puerto de Pozazal (989 m., el más bajo y amplio de los existentes en la Cordillera Cantábrica), las divisorias entre las cuencas del Duero, el Ebro y el Cantábrico, y el corredor hacia Torrelavega por las Hoces del Besaya.



Ilustración 1: Entorno de Reinosa

Éste fue el trazado que siguió el camino carretero comenzado a construir a mediados del siglo XVIII y, posteriormente, el del ferrocarril que comunicaba el final del Canal de Castilla en Alar del Rey (Palencia) con el puerto de Santander.

Con la adquisición del Ferro-carril de Isabel II por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en 1874, propiciada en parte por el coste y las dificultades de construcción del tramo Bárcena-Reinosa, la gran compañía ferroviaria será la que monopolice el tráfico ferroviario por este corredor, y ahí entra en juego otro de los aspectos que hemos señalado en las primeras páginas, el de los espacios a evitar.

Uno de los argumentos más utilizados, planteando -según la época o la institución- cuestiones de naturaleza muy diversa (técnicas, económicas...), fue el de la necesidad de disponer de otro paso hacia el puerto de Santander. Reinosa, llave del puerto de Pozazal y las Hoces del Besaya, en manos de Norte, se convertía así en un espacio a evitar, desechándose, por tanto, cualquier opción que implicara la conexión con la red de Norte, una actitud que seguirá vigente incluso después de la desaparición de la compañía con la creación de RENFE en 1941 y que ha llegado incluso hasta la actualidad, cuando hace medio siglo que se paralizaron las obras de la sección 7ª y veinticinco años que se cerró al tráfico el tramo construido del Santander-Mediterráneo. Si descartamos la opción del enlace con Reinosa, partiendo de la ciudad de Burgos hacia el Norte y el Noreste se alcanza pronto la divisoria de aguas entre el Duero y el Ebro, que se puede salvar sin excesiva dificultad, si bien tanto el Puerto de La Brújula

(línea Madrid-Irún) como el Callejón de Peñahorada (línea Santander-Mediterráneo) exigieron la construcción de obras de paso, fundamentalmente túneles. El problema se presenta después, para acceder al Valle del Ebro.

Como se puede apreciar en la ilustración 2, existe un número limitado de pasos (altos y desfiladeros), y las exigencias técnicas del ferrocarril, especialmente en lo que se refiere a las pendientes máximas y al radio mínimo de las curvas, hacía inviable, en la práctica, el aprovechamiento de los altos y portillos usados por caminos y carreteras, por lo que sólo quedaban dos vías de acceso hacia el Valle del Ebro: a través del Desfiladero de Pancorbo (hacia Miranda de Ebro) o siguiendo el curso del río Oca desde Oña hasta su desembocadura en el Ebro para luego pasar el Desfiladero de la Horadada hasta Trespaderne. La comunicación ferroviaria directa de Burgos con Santander no puede, pues, llevarse a cabo siguiendo la distancia más corta en línea recta, por Cabañas de Virtus y el Puerto del Escudo, e impone la obligación de describir una gran curva que pase por Oña y Trespaderne, a pesar de lo cual, como veremos, Cabañas se convirtió en un punto fijo de la traza desde la promulgación de la Ley de Ferrocarriles Secundarios de 1904.

Desde Trespaderne se abren dos corredores naturales vinculados a los valles fluviales de su entorno, el Ebro y el Nela, puesto que el Jerea sólo conduce al Valle de Losa. Por el Ebro y el Desfiladero de Sobrón se planteó el trazado de una línea férrea entre Trespaderne y Miranda de Ebro, cuya historia estuvo en buena medida vinculada a la del Santander-Mediterráneo, puesto que se concibió como un ramal de la misma, con una finalidad esencialmente estratégica: conseguir una infraestructura de gran capacidad que ofreciese una alternativa a la línea de Norte para la comunicación con la frontera francesa.

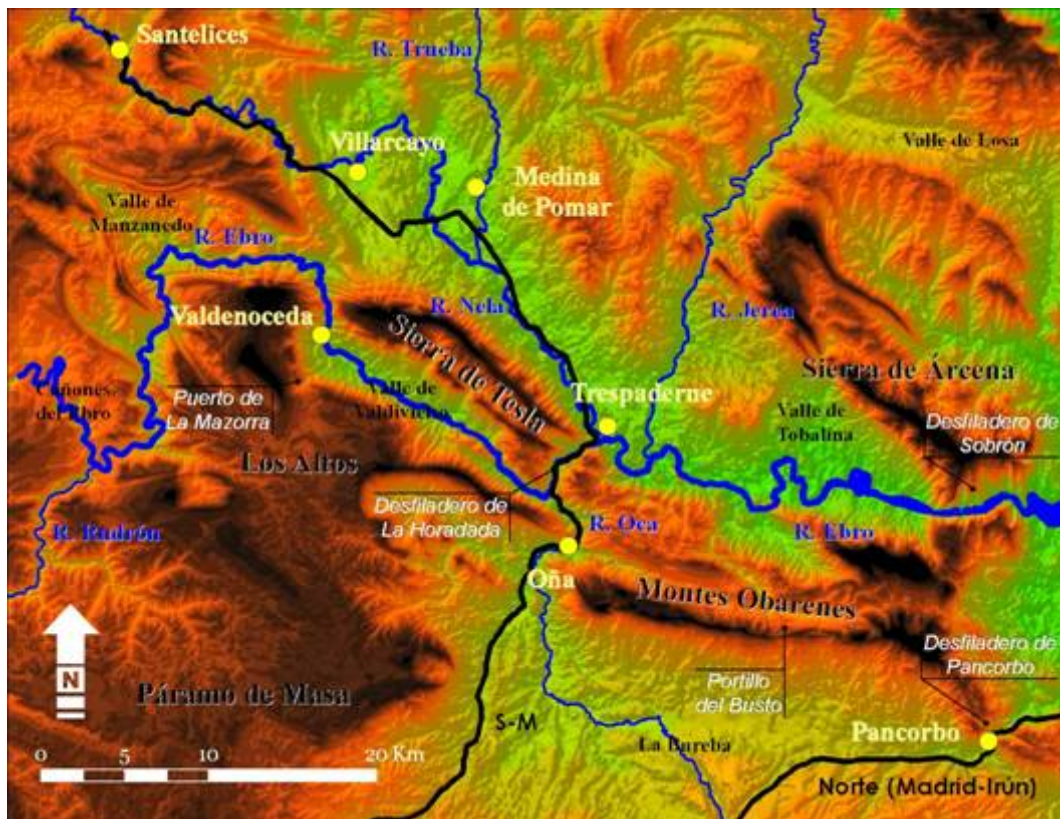


Ilustración 1: El difícil paso hacia el Valle del Ebro; los desfiladeros de Pancorbo y La Horadada.

Pero para atravesar el sector oriental de la Cordillera hacia los puertos del Cantábrico, el corredor natural es el del Nela, al menos hasta Medina de Pomar, un punto de paso obligado por su importancia urbana y su disposición respecto a las vías de comunicación.

Para alcanzar el pasillo ortoclinal de Espinosa y los pasos de montaña hacia el Cantábrico, y desde finales del XIX enlazar con el Ferrocarril Hullero de La Robla a Bilbao, desde Medina de Pomar se abren dos posibilidades, que son las que veremos repetidas en las diversas formulaciones sobre la traza de la Sección 7ª del S-M:

- seguir el Nela arriba hasta la Merindad de Valdeporres (Santelices, Ciudad) o bien hasta la Merindad de Valdebezana (Cabañas de Virtus), con el fin de alcanzar el valle del río Pas, que será el corredor genérico escogido finalmente tanto por la compañía S-M en los años veinte como por el Estado en los años treinta (abandonando un corto tramo entre Santelices y Ciudad-Dosante).
- seguir el corredor del Trueba, que ofrece después dos opciones: por el Cerneja hacia la Merindad de Montija (Bercedo), el Puerto de los Tornos y el valle del río Calera hasta Ramales, que es la vía de comunicación tradicional hacia los puertos cantábricos de Santoña y Laredo, o bien siguiendo el Trueba arriba hacia Espinosa de los Monteros, para acceder a cualquiera de los tres pasos de sus inmediaciones (Portillo de La Sía y valle del Miera, Portillo de Lunada y valles del Gándara y Asón o Puerto de las Estacas de Trueba y valle del Pas), que será la principal alternativa presentada después de la construcción del tramo Ciudad-Calatayud para el trazado de la Sección Séptima del S-M.

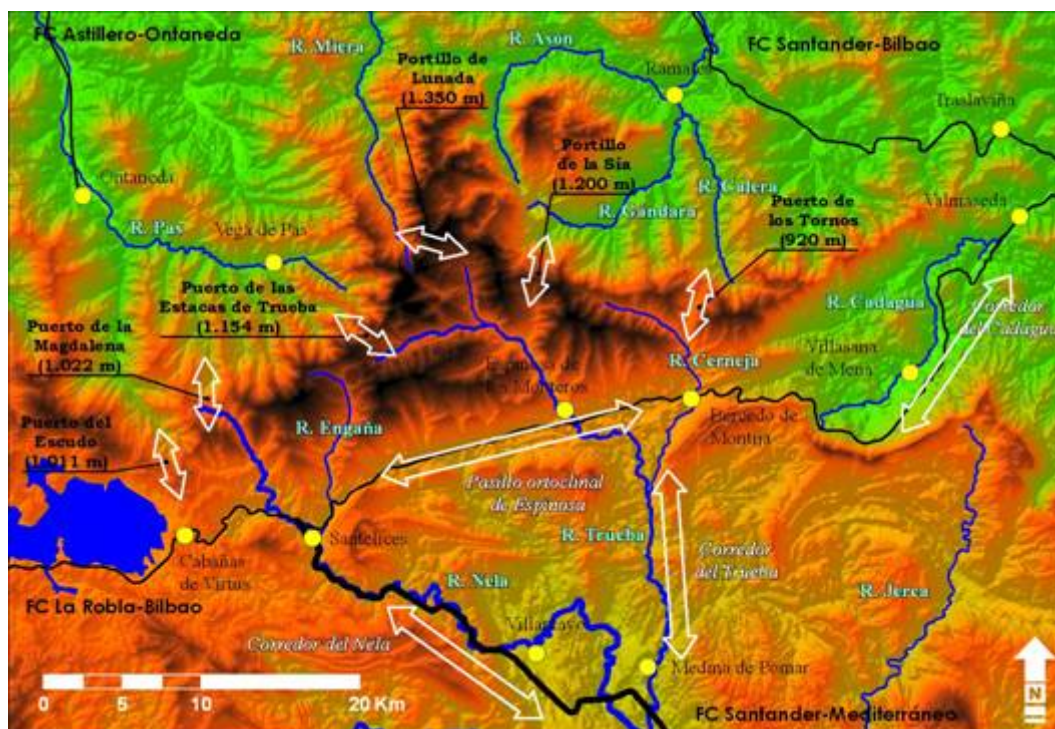


Ilustración 2: Vías de comunicación e intercambio en el entorno burgalés del sector oriental de la Cordillera Cantábrica. Depresiones estructurales, valles fluviales y puertos de montaña.

Resumiendo, para llegar con un ferrocarril desde Burgos a los pasos de la Cordillera Cantábrica –habiéndose descartado la conexión con Reinosa- era obligatorio, en la práctica, el paso por el Desfiladero de la Horadada (Oña-Trespaderne) y seguir el valle del Nela hasta Medina de Pomar. Desde esta localidad habría que llegar al pasillo ortoclinal existente entre el Campoo de Yuso y el Valle de Mena, por el que discurre la línea La Robla-Bilbao, con cuatro lugares alternativos: Bercedo de Montija, Espinosa de los Monteros, Santelices y Cabañas de Virtus².

Sobre este marco, con sus preexistencias naturales y humanas (barreras, vías de comunicación, puntos singulares...), a partir de 1889, con el proyecto de Ferrocarril Meridiano Madrid-Santander, se irán planteando diversos trazados, con un propósito general común: la conexión directa por ferrocarril entre la capital burgalesa y los puertos del Cantábrico. Y he aquí una de las claves: ¿qué puerto o puertos? Porque es evidente que no es lo mismo Bilbao que Santander. Inicialmente incluso, se pensó en Santoña como forma de servir a ambos. Como veremos más adelante, el primer punto fijo fue Bercedo, siguiendo el corredor histórico que daba acceso directo a los puertos de Santoña y Laredo, y permitía la conexión por la costa con Santander y Bilbao, aunque a partir de 1904 fue sustituido por Cabañas de Virtus, lo que fijaría definitivamente el destino en Santander.

Cabañas siguió siendo el punto de sujeción de la traza, aunque la línea sólo se construyó hasta un punto situado entre las localidades de Ciudad y Dosante (Merindad de Valdeporres), siendo después, entre 1925 y 1935, cuando, en el proceso de definición de la Sección 7ª del S-M, se plantearon varias alternativas con Espinosa de los Monteros

² Téngase en cuenta que aún no existía el actual embalse del Ebro.

como base. Finalmente se optó por seguir el curso del río Engaña desde Santelices (Valdeporres), y aunque se llegaría a construir la principal obra de paso del tramo (Túnel de La Engaña, de 6.976 m de longitud), éste no llegó nunca a entrar en servicio.

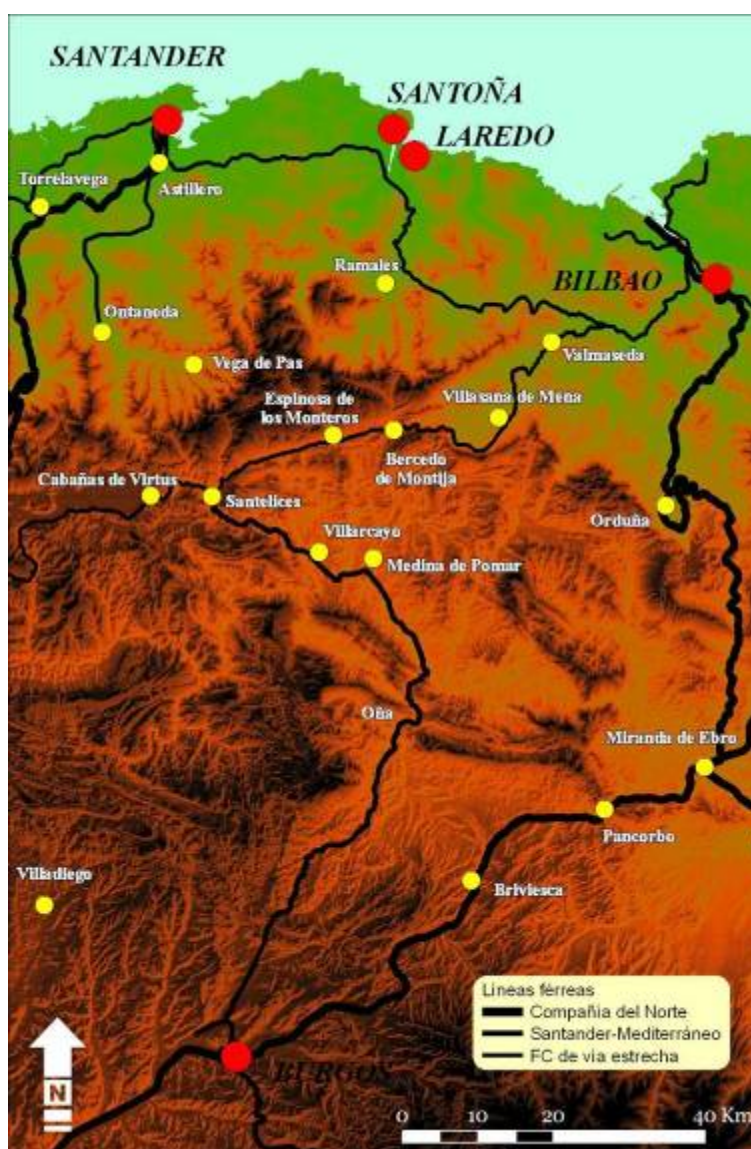


Ilustración 3: Ferrocarriles construidos y principales puntos singulares entre Burgos y el Cantábrico.

La evolución histórica de este tema se ha analizado de una u otra forma en diversas obras (Dobeson 1988, Bent 1998, Esteve y Cillero 1999, Santos 2005) y existen algunos materiales interesantes en Internet, como el de la web de ABUAF (Asociación Burgalesa de Amigos del Ferrocarril). Nos basamos fundamentalmente en *Burgos y el ferrocarril* (Santos y Ganges 2005)³ para el conocimiento de la historia del ferrocarril

³ Evitaremos referir o citar las aportaciones de esta obra, a la que nos remitimos para contextualizar mejor esta comunicación.

en el ámbito que nos ocupa, tanto en lo que concierne a los proyectos y concesiones de los ferrocarriles meridianos de Madrid a Santander, Santoña o Bilbao, como a los de los ferrocarriles transversales de Sagunto a Santander, ambos por la capital burgalesa. En la tónica de lo que ocurrió en España, todos ellos fueron emprendidos por instituciones locales (diputaciones provinciales y cámaras de comercio e industria) y protagonizados por intermediarios financieros, farsantes capitalistas y conseguidores de diversa ralea. La estrategia territorial subyacente, desde la óptica de las autoridades locales de Burgos y Santander, es la de contrarrestar los efectos de las líneas férreas construidas hasta el momento. En el caso de la compañía Norte, por el, a su juicio, excesivo poder en relación con las comunicaciones con el Cantábrico, favoreciendo a unos puertos frente a otros. Y en el caso de las líneas construidas a finales del XIX (Valladolid-Ariza y La Robla-Bilbao), según la burguesía capitalina de Burgos, porque se trata de infraestructuras transversales, que no sólo no acercan la provincia y algunos de sus núcleos relevantes (por ejemplo Aranda de Duero) a la capital, sino que la alejan relativamente, al favorecer los intercambios comerciales con otras ciudades y espacios económicos (Valladolid, Bilbao). Se perseguía, así, la creación de una línea férrea que atravesara en sentido meridiano la provincia burgalesa, reforzando el papel nodal de su capital, un interés que se complementaba convenientemente con el de la burguesía santanderina, que perseguía reforzar el papel del puerto de Santander frente al de Bilbao y conseguir una alternativa de comunicación ferroviaria al paso de Reinosa, que en la práctica otorgaba el monopolio de este tipo de comunicación a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

3. Las opciones decimonónicas de vía estrecha: Burgos-Bercedo, Burgos-Reinosa y Burgos-Ontaneda

La idea de una nueva vía de comunicación, más corta que las existentes, entre Madrid, Burgos y los puertos cantábricos llevó en 1893 al proyecto de Burgos a Bercedo. Como hemos visto, la localidad de Bercedo (Merindad de Montija) está situada en un lugar estratégico, en un encuentro de corredores naturales, y por allí discurría ya, desde la puesta en marcha el año anterior del tramo Valmaseda-Espinosa, el ferrocarril minero de La Robla. Desde allí se accede fácilmente a varios de los puertos de montaña septentrionales, bien por el cercano puerto de Los Tornos en dirección Ramales y Santoña (anteproyecto de Emilio Riera de 1890 y proyecto de Carlos Mendoza de 1896), o bien dirigiéndose a Espinosa de los Monteros para desde allí ascender el valle del río Trueba y pasar por alguno de los tres puertos de su entorno: el portillo de La Sía hacia Ramales por el río Asón (proyecto de Alberto Bosch de 1892), el puerto de Lunada y descender por el río Miera o el puerto de Las Estacas de Trueba hacia el Valle de Pas por el río Yera.

Por otra parte, la conexión entre Bercedo y los principales núcleos del entorno (Villarcayo y Medina de Pomar) era inmejorable, hasta el punto de que en las últimas décadas del siglo XIX se planteó de diversas formas la idea de conectar estas dos poblaciones con Valmaseda y Bilbao, contemplando incluso la posibilidad de establecer un ramal desde el Ferrocarril de La Robla desde Bercedo a Medina de Pomar.

Bercedo de Montija podía ser considerado a finales del XIX un nodo en potencia. En 1891, el ingeniero de caminos Daniel de Meñaca y Escaliza propuso a la Diputación de Burgos “la idea de un ferrocarril de vía métrica desde Burgos al puente entre Villarcayo

y Medina y la línea de La Robla en Bercedo”⁴. El proyecto, de 1893, del Ferrocarril de vía estrecha de Burgos a Bercedo, planteaba un recorrido de 107 Km con una traza general por los valles del Ubierna, Callejón de Peñahorada, Omino, Oca, Ebro, Nela, Trueba y Agüera. Poco más tarde, en 1896, cuando el intermediario belga Carl Braconier hubo conseguido las concesiones, le fue encargada al ingeniero de caminos Carlos Mendoza y Sáez de Argandoña la mejora proyectual, también por Oña, Trespaderne, Medina, Bercedo, Los Tornos y Carranza. Y en 1901 ya se hablaba del “Ferrocarril directo de Madrid al Cantábrico” con el apoyo de las diputaciones de Santander, Burgos, Vizcaya y Guipúzcoa, que encargaron estudios previos al ingeniero Valentín Gorbeña para concretar la continuidad del Burgos-Bercedo hacia la vizcaína población de Traslaviña, en el ferrocarril de vía estrecha de Santander a Bilbao⁵.

El entorno de Bercedo, en suma, era considerado un lugar óptimo para acceder desde Burgos al Cantábrico, tanto por su carácter de corredor histórico como por su versatilidad, puesto que era factible la conexión con diversos puertos (Bilbao, Santoña o Santander). Pero con la Ley de Ferrocarriles Secundarios, en 1904, el punto fijo de la traza pasó de Bercedo a Cabañas de Virtus (Valle de Valdebezana), con lo que el puerto marítimo a alcanzar era ya, indudablemente, Santander, entroncando en Reinosa con la línea de Norte de Venta de Baños a Santander. A partir de este momento quedará fijado el nuevo destino, y las Diputaciones Provinciales de Santander y Burgos conformarán una alianza poderosa.

En septiembre de 1904, mes y medio después de aprobada la Ley de Ferrocarriles Secundarios, la Diputación de Burgos aprobaba su “Informe de la Diputación provincial de Burgos a la Junta Central de Ferrocarriles Secundarios para que se incluyan en el Plan de Ferrocarriles Secundarios”⁶, en el que, entre diez líneas férreas propuestas, postulaba cuatro que tenían que ver con las Merindades burgalesas: el ferrocarril Burgos-Reinosa por Cabañas de Virtus y tres conexiones capilares coadyuvantes en la generación de una red más tupida.

Entre enero y marzo de 1905, la Subcomisión Estatal de Ferrocarriles Secundarios debatió y aprobó por unanimidad el ferrocarril de ancho métrico de Burgos a Santander por Villarcayo y Ontaneda, y aceptó la propuesta militar de una línea Trespaderne-Miranda. Finalmente, en abril de 1905 se publicó el Plan General de Ferrocarriles Secundarios, que incluía las líneas “Burgos-Ontaneda por Trespaderne, Villarcayo y Cabañas de Virtus” y “Miranda de Ebro-Trespaderne”, ambas declaradas líneas estratégicas.

El Plan General de Ferrocarriles Secundarios de 1905, sin embargo, no podía verse desarrollado efectivamente sin un compromiso estatal de mayor entidad, pues los esfuerzos de Diputaciones y Ayuntamientos venían demostrándose absolutamente insuficientes y la inversión privada -mayormente especulativa- buscaba subvenciones públicas y garantías de interés. Una nueva Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, de 26 de marzo de 1908, vino a dar respuesta a las peticiones locales mediante un Plan de Ferrocarriles Secundarios con garantía de interés por el Estado y en vía métrica.

⁴ Archivo de la Diputación Provincial de Burgos -ADPBU- 240/10.

⁵ ADPBU 232/1 y 241/5.

⁶ ADPBU 233/55.

Con la garantía de interés, las posibilidades de realizar algunas de las líneas propuestas parecían de nuevo plausibles para promotores y constructores. Así se explica que apenas cinco meses después de promulgada la Ley, la Comisión del Ferrocarril Santander-Burgos, en la que estaban representadas ambas Diputaciones, solicitara al Ministro de Fomento que se celebrase el concurso para la presentación de proyectos del ferrocarril de Burgos a Ontaneda por Trespaderne, Villarcayo y Cabañas de Virtus⁷.

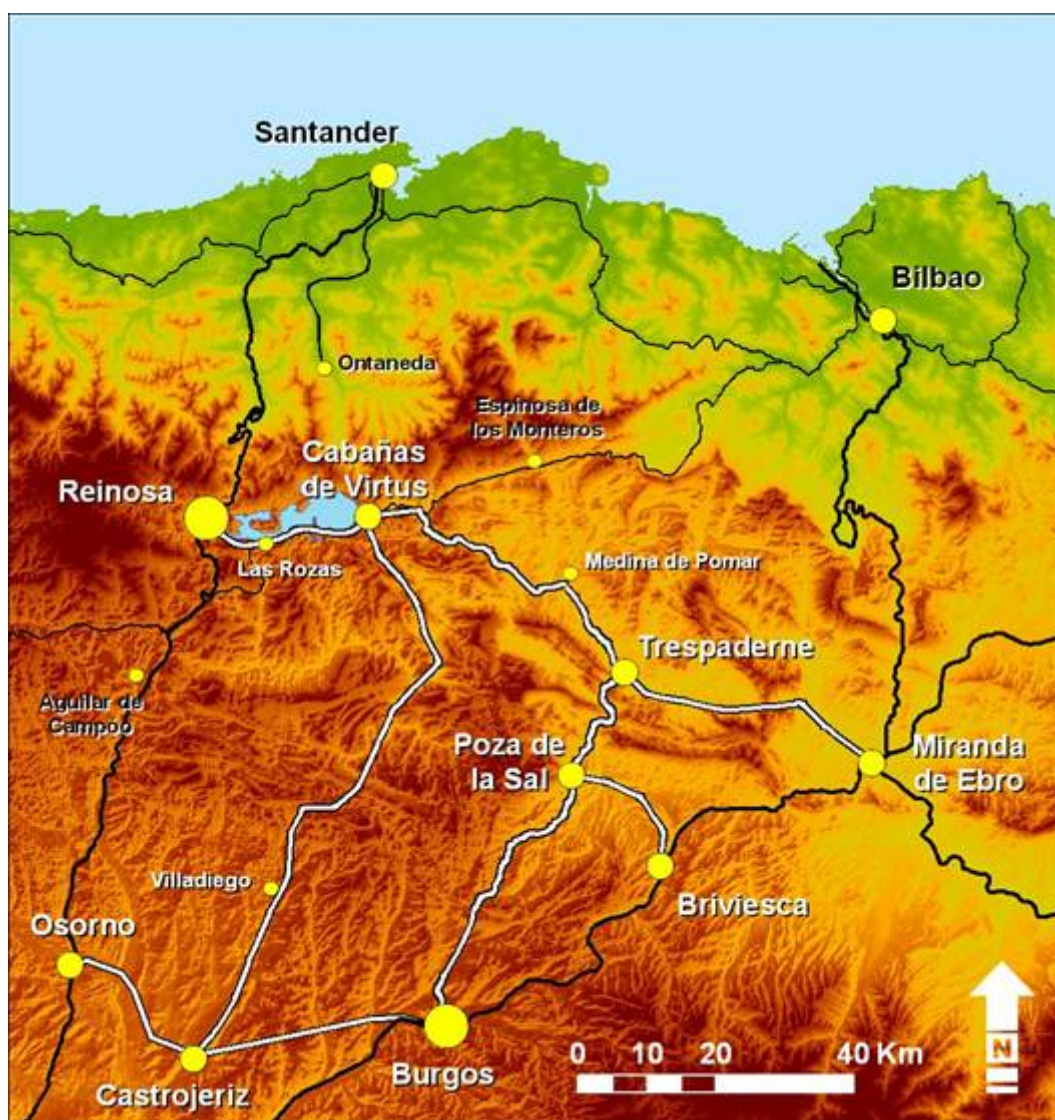


Ilustración 4: Propuestas de ferrocarriles secundarios de la Diputación de Burgos en 1904.

Y aunque el punto fijo de Cabañas de Virtus se mantuvo formalmente, no era sino un mero nominalismo para demostrar que se trataba de la línea previamente incluida en el plan de ferrocarriles secundarios, porque realmente no era ya Reinosas el punto final de la línea a construir, sino Ontaneda (municipio de Corvera de Toranzo), en el valle de Pas.

⁷ ADPBU 238/1.

Era un cambio lógico, puesto que desde 1902 estaba en servicio el ferrocarril de vía métrica Astillero-Ontaneda (con un tramo, Astillero-Santander, compartido con el Santander-Solares de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao), que pasaba a ser el referente geográfico para llegar a la capital santanderina. Por todo ello, el punto de paso previo a la gran divisoria dejó de ser Cabañas de Virtus (Valdebezana) a favor de Santelices (Valdeporres).

Además de las propuestas de la iniciativa local burgalesa-santanderina, hubo otras en el arranque del siglo XX, apoyadas en intereses vizcaínos, que buscaban la relación de Burgos hacia Bilbao: los estudios de la línea férrea del Burgos-Bercedo-Traslaviña (1901) y el ferrocarril de Pineda de la Sierra a la Ría de Bilbao, luego transformado en el Madrid-Burgos-Bilbao (1902), lanzado por la Compañía Anónima Ferroviaria Vasco-Castellana, con Mr. Richard Preece Williams detrás pergeñando su estafa, hasta que en 1907 se vio frenado en seco por la denuncia por fraude.

Precisamente porque dejó de haber otras opciones estratégicas, en noviembre de ese año la Diputación de Burgos aprobó promover la construcción del Ferrocarril Secundario de Burgos a Cabañas de Virtus en el marco de una línea que de Burgos se dirigiese hacia Ontaneda, y de allí a Santander⁸. Un mes después, a instancias de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Santander, fue creada una Comisión del Ferrocarril de Santander a Burgos para promover el Directo Santander-Burgos por Cabañas de Virtus y Villarcayo.

En 1908 fueron aprobados la Ley de los Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos y su Plan Único, que contenía precisamente esta línea. Y en junio de este año la Comisión del Ferrocarril de Santander a Burgos acordó dar comienzo al estudio del tramo Villarcayo-Ontaneda⁹. Le fue encargada tal labor al ingeniero de caminos Ramón de Aguinaga y Arrechea, que engarzaba su papel de técnico proyectista con el de intermediario seguidor, agente promotor y gestor empresarial. La idea era, por lo tanto, proyectar un Ferrocarril Estratégico de Burgos, por Trespaderne, Villarcayo y Cabañas de Virtus, a Ontaneda. Y así, por Real Orden de 17 de febrero de 1910, el Ministerio de Fomento dispuso abrir el concurso de proyectos para esta línea secundaria de vía de ancho métrico, con prohibición de aprovechar carreteras, 20 milésimas de rampa máxima y curvas mínimas de 120 m de radio, carril con peso superior a 30 kg/m, y apropiada para el transporte de piezas de artillería de 4.500 kg y 4,2 m de largas.

En septiembre de 1910, el destino del Burgos-Ontaneda se unía al del Burgos-Calatayud (apoyándose en la idea de que Ontaneda conducía a Santander y Calatayud a Sagunto) al crear las diputaciones la Comisión Gestora del Ferrocarril Santander-Burgos-Soria-Calatayud¹⁰. Y en noviembre entra en liza otro avispado intermediario y corredor financiero, de la mano de Ramón de Aguinaga: Mr. Willy J. Solms, que años más tarde aparecería como Guillermo W. Solms y Solms. Estos dos sagaces socios conducirían la aprobación y construcción del Calatayud-Cidad.

A lo largo de los años siguientes se fueron dando los pasos necesarios para la elaboración del proyecto y la concesión de la línea. En diciembre de 1910 fue presentado ante el Ministerio de Fomento el Proyecto de Ferrocarril Estratégico de Burgos a Ontaneda. En febrero de 1911, Solms y las Diputaciones asumen el

⁸ ADPBU 240/12 y 238/6.

⁹ ADPBU 238/1.

¹⁰ ADPBU 238/7.

compromiso de constituir una sociedad anónima que lo construyera¹¹. En octubre de 1912 las Diputaciones ganan el Concurso de Ferrocarril Burgos-Calatayud, y un año más tarde se aprueba el proyecto de Ferrocarril Estratégico con garantía de interés de Burgos a Ontaneda, suscrito en Madrid a 20 de diciembre de 1910, aunque con 4 variantes (acordadas en marzo de 1912) y 14 prescripciones. Sancionada la correspondiente tasación oficial, en marzo de 1914, el proyecto fue aprobado definitivamente en abril de ese mismo año para la correspondiente subasta y concesión. Pero con el estallido de la Gran Guerra, en julio de 1914, la posibilidad de conseguir financiación privada europea se esfumó. La confianza en Mr. Solms, al fin y al cabo un mediador mercantil y falso capitalista, se mantuvo gracias al firme apoyo de los bien relacionados ingenieros Aguinaga, padre e hijo (Ramón de Aguinaga y Arrechea y José de Aguinaga y Keller), y sólo una vez terminada la Primera Guerra Mundial pudo volverse sobre el asunto.

4. Un inciso sobre las ideas de ferrocarril secundario y ferrocarril directo

Cuando parecía cercana la materialización del Calatayud-Ontaneda en vía estrecha, en el mundo técnico español se estaba produciendo una revisión de las ideas sobre la red ferroviaria. Fue la época en que se debatió sobre la introducción del ancho internacional en España y sobre el ferrocarril directo de París a Algeciras, la época en que se inició la electrificación del ferrocarril existente y el arranque de lo que se llamó el problema ferroviario y la necesidad de acometer la ordenación ferroviaria.

Entre 1914 y los primeros años veinte fue muy controvertida la extravagante idea del ferrocarril directo París-Algeciras por Madrid en ancho internacional, con vía doble e incluso tracción eléctrica, así como la solución elaborada a iniciativa oficial por el ingeniero de caminos A. González Echarte, que planteaba una traza por Soria y Pamplona. Precisamente para defender una traza directa por Burgos y en ancho “normal” desarrolló su actividad por estos años la Comisión Burgalesa de Iniciativas Ferroviarias -CBIF-, entre cuyos técnicos locales sobresalió el ingeniero de caminos Luis Rodríguez Arango y Somoza¹², quien años después dirigiera la definición proyectual de la Sección 7ª. La CBIF defendió la conveniencia de mantener un único ancho de vía en la red y este asunto dio paso a su vez a los debates sobre la oportunidad de las líneas “directas” y sobre la inconveniencia de construir grandes líneas en vía estrecha, es decir, sobre el sentido de las líneas secundarias.

Los ferrocarriles secundarios podían ser líneas de vía estrecha porque su carácter local, su intrincada condición topográfica o su localización justificaban una traza con parámetros técnicos menos exigentes. Sólo en algunos ámbitos independientes se criticaba la irracional práctica reciente española, que permitía entender como secundarias desde las líneas de largo recorrido hasta las estaciones centrales en las grandes ciudades. Un ferrocarril como el Calatayud-Ontaneda, de más de cuatrocientos kilómetros y con valor estratégico militar por su especial disposición transversal, no

¹¹ ADPBU 238/7 y 239/2.

¹² Son numerosos los artículos de Luis Rodríguez Arango en esta época en la *Revista de Obras Públicas*, en los que pueden seguirse los temas mencionados: Sobre el ancho de vía de nuestros ferrocarriles (1920); Un trazado ultra-rápido para el París-Algeciras (1920); El problema ferroviario (1920); Las comunicaciones ferroviarias de Norte a Sur (1924); Quisicosas ferroviarias (1925); El ferrocarril y la carretera (1926); El porvenir de los ferrocarriles (1932); La carretera y el ferrocarril (1932).

parecía tener justificado su ancho métrico, salvo por el mero aprovechamiento de los “beneficios” estatales. De hecho, la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, de 23 de febrero de 1919, permitía por primera vez el ancho de vía normal para las líneas construidas a su amparo.

Al mismo tiempo, el ferrocarril estaba empezando a perder competitividad frente al automóvil, de modo que los técnicos más capaces e informados comprendieron que no bastaba disponer de una conexión ferroviaria sino que ésta debía aportar rapidez y economía de transporte, las cuales dependían en buena medida de las moderadas inclinaciones de la rasante, de los amplios radios mínimos, de las mejores capacidades de tracción, etc., lo que conducía al asunto del sentido de los ferrocarriles directos. Hasta estos años, se entendía como ferrocarril directo el que suponía un acortamiento en la longitud del trazado en planta. Pero en el primer tercio del siglo XX fue triunfando paulatinamente una idea bien distinta. Eran los tiempos de recorrido, la facilidad en el transporte de mercancías y el ahorro energético los factores que marcaban el sentido de una línea directa. Es decir, el ferrocarril directo no era necesariamente el de menor longitud total sino el que permitía mejores tiempos y menores costes. De ahí que se trasladara el debate hacia el ancho de vía y hacia la tracción eléctrica (que, paradójicamente, permitía endurecer las condiciones de trazado de las líneas férreas gracias a su mayor potencia). Este sentido técnico de ferrocarril directo, sin embargo, y a pesar de su potente argumentación, no triunfó entonces ni aún hoy está generalizado.

5. La concesión del Ontaneda-Burgos en ancho ibérico

En este contexto de crítica a la práctica de los ferrocarriles secundarios, que combinaba inconvenientemente vía estrecha y muy largo recorrido, en 1920 Ramón de Aguinaga preparó, y la Comisión Gestora del FC Santander-Burgos-Soria-Calatayud aprobó, una Memoria relativa a la conveniencia de transformar el proyecto Ontaneda-Burgos-Soria-Calatayud en otro de vía ancha de Santander a Valencia. Ello exigía modificar la sección de los 44 Km del Ferrocarril Ontaneda-Santander y hacer nuevos proyectos para los tramos Ontaneda-Burgos (176 Km) y Burgos-Soria-Calatayud (248 Km) en vía ancha o normal¹³. Si además se tiene en cuenta que la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 1912 modificaba la anterior de 1908 no sólo ampliando la extensión del plan sino abandonando la obligación taxativa del ancho de vía métrico, se entiende que la Comisión Gestora consultase en el Ministerio de Fomento si cabía re proyectar su ferrocarril para la vía normal disfrutando de los mismos derechos que los concedidos al ferrocarril de vía estrecha.

En 1921 estuvo ya preparado el nuevo proyecto por los Aguinaga para un Ferrocarril estratégico de Ontaneda a Calatayud por Burgos y Soria en vía ancha y con 412 Km de longitud, y a principios de 1922 la Comisión Gestora lo presentó ante el Ministerio de Fomento. En 1923, la Presidencia del Directorio Militar dio su apoyo firme a la ultimación de una tramitación dificultosa, prácticamente paralizada por el Consejo de Obras Públicas, que no sólo entendía que el presupuesto estaba inflado sino que además consideraba improcedente que fuera construido por concurso cuando podía ser

¹³ ADPBU 238/8 y 239/7. La Comisión Gestora del FC Santander-Burgos-Soria-Calatayud editó esta Memoria bajo el título de *Ferrocarril Estratégico de vía normal de Santander a Valencia por Burgos, Soria, Calatayud, Teruel y Segorbe que une el mar Mediterráneo con el Cantábrico*, Imprenta Provincial de Santander.

construido por ejecución directa del Estado, especialmente cuando se estaba preparando lo que poco más tarde sería el Real Decreto-Ley de 12 de julio de 1924, que aprueba el Estatuto Ferroviario.

El 26 de abril de 1924, Ramón y José de Aguinaga suscribieron el proyecto reformado de ferrocarril de vía ancha de Ontaneda a Calatayud, según las prescripciones de la 3ª División de Ferrocarriles, y el Real Decreto Ley de 1 de julio de 1924 lo aprobó junto con el presupuesto y dictó su construcción por contrata a adjudicar mediante subasta. De esta forma, once días antes de que se aprobara el relevante Estatuto Ferroviario que daría paso a la creación de la Caja Ferroviaria del Estado (administrada por el Consejo Superior Ferroviario creado dos años antes), el gobierno de la dictadura de Primo de Rivera estimó que este ferrocarril debía adelantarse al nuevo sistema de intervención del Estado en las compañías, beneficiando así a sus promotores privados interpuestos más que a las instrumentadas diputaciones¹⁴.

De hecho, esta línea de 415'659 Km. no se sacó a subasta pública por trozos sino en bloque, el 10 de septiembre de 1924, adjudicándose la concesión dos días después a las Diputaciones de Santander, Burgos, Soria y Zaragoza, representadas en aquel acto por el ya rentista español Guillermo W. Solms y Solms. Quince días más tarde fue constituida la empresa «Santander-Mediterráneo» Compañía del Ferrocarril Estratégico Santander-Burgos-Soria-Calatayud Sociedad Anónima (S-M) por los señores Guillermo Solms -su primer presidente-, Salvador Canals y Ramón de Aguinaga -quien poco después sería también presidente del Consejo de Administración-, como ilustres testaferreros de la *Anglo-Spanish Construction Company Limited*, una sociedad británica oficialmente creada al efecto y realmente en manos de *Central Mining and Investment Corporation*. Y dos días después, una Real Orden autorizó la transferencia de derechos y obligaciones desde las Diputaciones a S-M¹⁵.

Pero la concesión, sorprendentemente, no decía nada sobre la conexión entre Ontaneda y Santander. A pesar del nombre de la sociedad, seguía sin resolver cómo alcanzar esta ciudad portuaria, puesto que parecía ya entonces evidente que el ferrocarril de vía estrecha existente sería insuficiente, y el Gobierno eximió a S-M, por Real Orden, de la obligación de efectuar las obras en la provincia de Santander.

Bajo la dirección técnica de José de Aguinaga, dieron comienzo los trabajos de la línea en 1924, aunque el tramo de Burgos a La Montaña se construyó entre 1926 y 1930 (puesta en servicio de Burgos-Peñahorada en agosto de 1928, Peñahorada-Trespaderne en noviembre de 1929 y Trespaderne-Cidad en noviembre de 1930).

En total, el ferrocarril construido de Calatayud a Ciudad-Dosante suponía una línea de 367 Km, con un extremo de línea empalmado con el Ferrocarril Central de Aragón y el otro con el Ferrocarril Hullero de La Robla a Bilbao, de ancho métrico, lo que impedía el intercambio del material rodante. Es decir, una línea absolutamente disfuncional pues no se cumplía en absoluto la propaganda del “ferrocarril dos mares”, de Santander al Mediterráneo. Y la Sección 7ª del proyecto, la correspondiente al paso de la Divisoria Cantábrica, no fue entonces acometida.

6. La definición proyectual de la Sección 7ª del S-M (1924-1935)

¹⁴ ADPBU 234/21, 239/19, 239/20 y 239/23.

¹⁵ ADPBU 239/21, 239/23 y H13/70.

A petición de la compañía S-M, el 15 de agosto de 1927 fue dictado el Real Decreto Ley que modificaba la concesión del Ontaneda-Calatayud con el fin de que el Estado le prestara los servicios financieros precisos a cambio de una reducción en el plazo de explotación y en el presupuesto, reservándose el Estado el derecho de modificar la sección Ciudad-Ontaneda. De esta manera, se suspendía la aprobación del replanteo de la sección 7ª de Ciudad a Ontaneda por un plazo de dos años para resolver un nuevo trazado más favorable, permitiendo además transferir la cabeza de línea de Ontaneda a Santander y cumpliendo las condiciones de no exceder la longitud del replanteo del trazado primitivo (lo cual era de todo punto imposible de cumplir a no ser que se recuperara la idea de 1904 de dirigirse a Reinosa) y de no superar un determinado coste unitario por kilómetro.

A partir de entonces, la administración estatal procedió a estudiar las posibles alternativas para la conexión pendiente, es decir el tramo entre Las Merindades burgalesas y la ciudad de Santander, si bien tanto las Diputaciones provinciales, como la Compañía Santander-Mediterráneo, la Compañía del Ferrocarril de vía estrecha Astillero-Ontaneda y una Comisión de Municipios interesados presentaron ideas y anteproyectos. De hecho, una comisión de municipios montañeses encargó una solución distinta, por el valle del río Trueba y Espinosa de los Monteros, cuyo anteproyecto fue firmado por el ingeniero de caminos Manuel Suárez Sinova. Por su parte, las Diputaciones acordaron que la de Santander encomendase al ingeniero de caminos Ramón Martínez de Velasco el estudio del paso de la divisoria cantábrica, resultando el proyecto Ciudad-Renedo, presentado en 1928, y que curiosamente terminaba en la abominada línea de Norte.

En un principio, mediante la Real Orden de 14 de agosto de 1929, el Ministerio de Fomento eligió la opción de las Diputaciones con la prescripción de disminuir la significación de los viaductos para atenerse al coste previsto, fijando un plazo de dos años de ejecución y disponiendo que el pago se verificara a cargo del Estado, de S-M y de las Diputaciones. La sociedad S-M alegó que no debía abonar nada, por lo que el 24 de julio de 1931 una Orden Ministerial retuvo la cantidad que correspondía abonar a S-M de la partida de la Sección 6ª, ya terminada, Trespaderne-Ciudad. Dicha compañía acudió a los tribunales por entender que había opciones técnicas mejores y que el Estado no podía imponerle su obligatoria construcción. Falladas las sentencias a favor de la compañía en 1932, el Ministerio de Obras Públicas creó una Comisión para el Estudio por ingenieros del Estado del Ferrocarril Santander-Mediterráneo, en concreto para su Sección 7ª, con el fin de generar alternativas de paso de la Cordillera Cantábrica y seleccionar la más conveniente. Primero fue nombrado como Ingeniero Jefe Menéndez Campillo, luego Emilio Kowalski Caron, más tarde Luis García Lozano, y finalmente Luis Rodríguez Arango y Somoza.

La Comisión para el Estudio del Ferrocarril Santander-Mediterráneo vio los estudios y proyectos formados por el ingeniero encargado Miguel Escudero Arévalo y

supervisados por Luis Rodríguez Arango y Somoza¹⁶, que estimaron razonable mantener una sección homogénea de Burgos a Santander, conservando las características de obras de fábrica y túneles proyectados para vía doble, rampas máximas de 16 milésimas por metro y curvas mínimas con radio de 300 m.

En el año 1935 el Ayuntamiento de Espinosa de los Monteros, apoyado por otros ayuntamientos montañoses, presentó un anteproyecto de “Ferrocarril de Enlace de Santander con Castilla”, firmado por el ingeniero de caminos José Paz Maroto, que presentaba un trazado desde la estación de S-M en Moneo (Aforados de Moneo, hoy en el municipio de Medina de Pomar) hacia Santander por Espinosa de los Monteros, lo que suponía construir casi 86 Km de nueva línea y levantar o desaprovechar 32 Km recién construidos.

En relación con esta línea se estudiaron también otros trazados distintos, como un acortamiento entre Peñahorada y Santelices, proyectado por la propia Comisión y finalmente desechado o el “Anteproyecto de ferrocarril de Bilbao a Trespaderne”, basado en la conexión de 70 Km Trespaderne-Arrigorriaga, que había sido formado por el ingeniero de caminos Luis del Río en 1935 a encargo del Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya, y que fue informado como innecesario por la Comisión para el Estudio del Ferrocarril Santander-Mediterráneo.

De los dos grandes grupos de trazas propuestos para la Sección 7ª (las que seguían el Nela por Villarcayo y Santelices, y las que seguían el Trueba por Medina de Pomar y Espinosa), el ingeniero Miguel Escudero Arévalo estudió detenidamente para la Comisión las dos alternativas consideradas viables: de Medina de Pomar a Santander por Espinosa y el Trueba, de 92'02 Km, y de Santelices a Santander por el Engaña, de 67'86 Km, que fue la solución propuesta finalmente por los ingenieros de la Comisión en junio de 1935, partiendo de Santelices y discurriendo por un túnel de base para bajar por el Valle de Carriedo a Sarón, Astillero y Santander, y se aprobó por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 20 de noviembre de 1935¹⁷.

¹⁶ Y es gracias al Fondo Especial (por donación de su viuda) H-13 “Rodríguez Arango” del Archivo de la Diputación Provincial de Burgos, como conocemos la mayor parte de los detalles del proceso seguido. Luis Rodríguez Arango y Somoza (Burgos, 1885-1939) era ingeniero de caminos y licenciado en ciencias exactas. Prestó servicios para el Estado, primero como jefe de Obras Públicas en Burgos, luego ingeniero jefe de la Jefatura de Estudios y Construcción de Ferrocarriles y por último jefe del Servicio Nacional de Caminos. Por su parte, Miguel Escudero Arévalo fue un ingeniero de caminos que trabajó mucho en Burgos, al menos entre los años treinta y cincuenta, como proyectista de la 1ª Jefatura de Estudios y Construcción de Ferrocarriles: tanto en el Santander-Mediterráneo como en el Directo Madrid-Burgos y en el proyecto de la estación común de Burgos.

¹⁷ ADPBU H13/70.



- Proyecto del FC Ontaneda-Calatayud (1924)
- Propuesta Comisión de Municipios por el Portillo de Lunada (Manuel Suárez Sinova, 1927)
- Propuesta Comisión de Municipios por el Portillo de la Sia (Manuel Suárez Sinova, 1927)
- Propuesta de la Diputación de Santander, desde Ciudad por Renedo (Ramón Martínez de Velasco, 1928)
- Propuesta Ayto. de Espinosa de los Monteros, desde Moneo por el Trueba (José Paz Maroto, 1935)
- Solución definitiva, desde Santelices por el Engaña (Luis Rodríguez Arango y Manuel Escudero (1935)

Ilustración 5: Alternativas de trazado para la Sección 7ª entre 1924 y 1935.

Téngase en cuenta que proyectar un túnel de casi siete kilómetros de longitud era un reto técnico de primer nivel. Podemos suponer que, para 1935, se trataba más de una exigencia del propio trazado y sus parámetros técnicos que de una absoluta confianza en las posibilidades ingenieriles.

Nada más terminar la Guerra Civil, con fecha de 21 de noviembre de 1939, representaciones de las provincias de Madrid, Burgos, Santander, Soria y Zaragoza

solicitaron la consignación de presupuesto para la ejecución de las obras aprobadas. La unificación de la red ferroviaria de ancho ibérico en una sola compañía nacional no había alterado el interés de las Diputaciones por la ejecución de la Sección 7ª. Señalemos, a modo de anécdota, que la Diputación de Santander, en una carta fechada el 1 de febrero de 1941 (fecha en la que nace oficialmente RENFE), a raíz de un accidente ocurrido el día 19 de enero cerca de la estación de Montabliz, en la línea de Norte, afirmaba que “la catástrofe de Montabliz es una desgraciada prueba de las deficientes condiciones del trazado y de la explotación del ferrocarril del Norte”, planteando que se debía “rechazar rotundamente toda solución que pretenda sustituir la construcción independiente del ferrocarril Santander-Mediterráneo, en el trozo Ciudad-Santander, constituyendo un nuevo y mejor paso y trazado a través de la divisoria, por cualquiera otra solución a base de enlazar con la actual línea del Norte, con objeto de continuar aprovechando y transigiendo con sus deficientes condiciones que originan dificultades en los transportes, que el tiempo y los hechos han convertido en insoportables”¹⁸.

Con la constitución de RENFE en 1941, no obstante, dejaría de tener importancia que la línea llegara o no hasta Santander con un trazado independiente de la línea de Norte, de tal forma que parecía ya innecesario construir el corto tramo de Boo a Santander. En el Informe redactado por la Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles, y aprobado por el Consejo de Obras Públicas el 3 de mayo de 1941, se determina el enlace entre ambas líneas en Boo, se mantienen las características técnicas de la línea (rampas de 16 milésimas, curvas de 300 metros de radio y obras de paso para doble vía), y se divide la obra para facilitar las subastas y la contratación en cuatro trozos, con diez tramos, con una sola contrata para el túnel. Se trataba entonces de construir el tramo Santelices-Boo, de tan sólo 63 Km de longitud total, pero con rampas continuadas de 16 milímetros discurriendo a media ladera de los valles cantábricos y con 32 túneles que sumaban 18 Km de longitud, entre los que el más relevante era el llamado de La Engaña, con casi 7 Km de largo, cuya perforación concluyó en 1959.

Las obras se desarrollaron lentamente entre 1941 y 1959, abriendo el largo túnel y avanzando en la formación de la explanación de la vía y en la construcción de las estaciones. Tanto el primer contratista (Ferrocarriles y Construcciones ABC, desde el 28 de agosto de 1941) como el segundo (Portolés y Cía, desde el 28 de agosto de 1950) solicitaron varias prórrogas, alegando dificultades por la falta de suministros, especialmente cemento, o las duras condiciones climáticas. Pero dos informes relevantes de carácter económico frenaron los trabajos en el cambio de década: un informe de mayo de 1961 emitido por una Comisión de técnicos de Renfe para el estudio económico de las líneas en funcionamiento y construcción, y sobre todo el famoso informe de octubre de 1962 del Banco Internacional de Construcción y Desarrollo a solicitud del Gobierno español.

Después de la paralización de los trabajos, y a lo largo de la década de 1960, se sucedieron las peticiones por parte de diversas instituciones para terminar la obra, mientras el deterioro del túnel se hacía patente con rapidez. En una carta del Ingeniero jefe de la Sección 7ª del S-M al Director General de Transportes Terrestres, fechada el

¹⁸ Archivo General de la Administración 25/03286. Leg. 19682.

10 de agosto de 1964, se señala que, poco después de un año de la recepción oficial¹⁹, las “obras son de gran calidad, pero el clima es duro, especialmente en la boca Sur de la Engaña”, y aunque los desperfectos son pequeños, aumentarán con el paso del tiempo: “A nuestro entender sería conveniente, y supuesto que por el momento no parece que vayan a continuar las obras, adoptar medidas radicales conducentes a la buena conservación”, y se propone tapiar los túneles, para evitar la formación de hielo en su interior, puesto que la boca sur ya empieza a dar señales de descomposición por esta causa, e incluso se plantea la reutilización de las instalaciones para uso turístico. “Las viviendas y estaciones están situadas en una zona de extraordinaria belleza natural. Según nos manifiestan los guardas, continuamente hay peticiones de alquiler y no solamente para verano. No hay que olvidar que por la boca sur de la Engaña pasa el ferrocarril Bilbao-La Robla, lo que hace que sea de fácil acceso incluso en invierno... Las estaciones, por su arquitectura y emplazamiento se prestan admirablemente para el albergue u hoteles.... Como el tendido eléctrico, el saneamiento y los abastecimientos de aguas están hechos, la puesta en explotación turística podría ser muy rápida”²⁰. Una visión adelantada que se estamparía con el rígido funcionamiento de la administración.



Estación de La Engaña (Burgos). Detalle de la boca sur del túnel (6.976 m de longitud), y restos de la capilla-escuela construida en 1954 para los trabajadores.



Estación de Yera (Cantabria). La falta de espacio a la salida de la boca norte del túnel de La Engaña obligó a construir una plataforma de sustentación para la estación.

De las obras de infraestructura de la Sección 7ª sólo se llegaron a terminar los 17 Km de Santelices a Yera y un corto tramo del final, aunque desde el día 1 de enero de 1985 fue suspendido el tráfico de toda la línea Ciudad-Calatayud.

En la Merindad de Valdeporres, sin contar con las cercanas instalaciones de La Engaña, se conservan todavía hoy los restos de una estrategia territorial fracasada, que no llegó a cambiar el carácter de esta encrucijada natural, conformando un curioso espacio ferroviario que, en cierto modo, nunca llegó a ser, con varias obras de paso, las trazas de tres líneas férreas y cinco estaciones en apenas 5 Km², de las cuales sólo sigue funcionando la más antigua, la de Pedrosa de Valdeporres (ferrocarril de vía estrecha de La Robla a Bilbao), mientras que la de Dosante-Ciudad de vía estrecha ha desaparecido, la del Santander-Mediterráneo está en ruinas, el edificio de viajeros del apartadero de

¹⁹ La recepción provisional de las obras del tramo 1º, trozo 1º de la sección 7ª del S-M (Santelices-Yera) tuvo lugar el 28 de abril de 1961, y la definitiva el 31 de julio de 1963.

²⁰ AGA 25/03286.

Santelices está rehabilitado como vivienda particular y la estación de Valdeporres, que nunca llegó a funcionar, es hoy la sede de un club espeleológico.

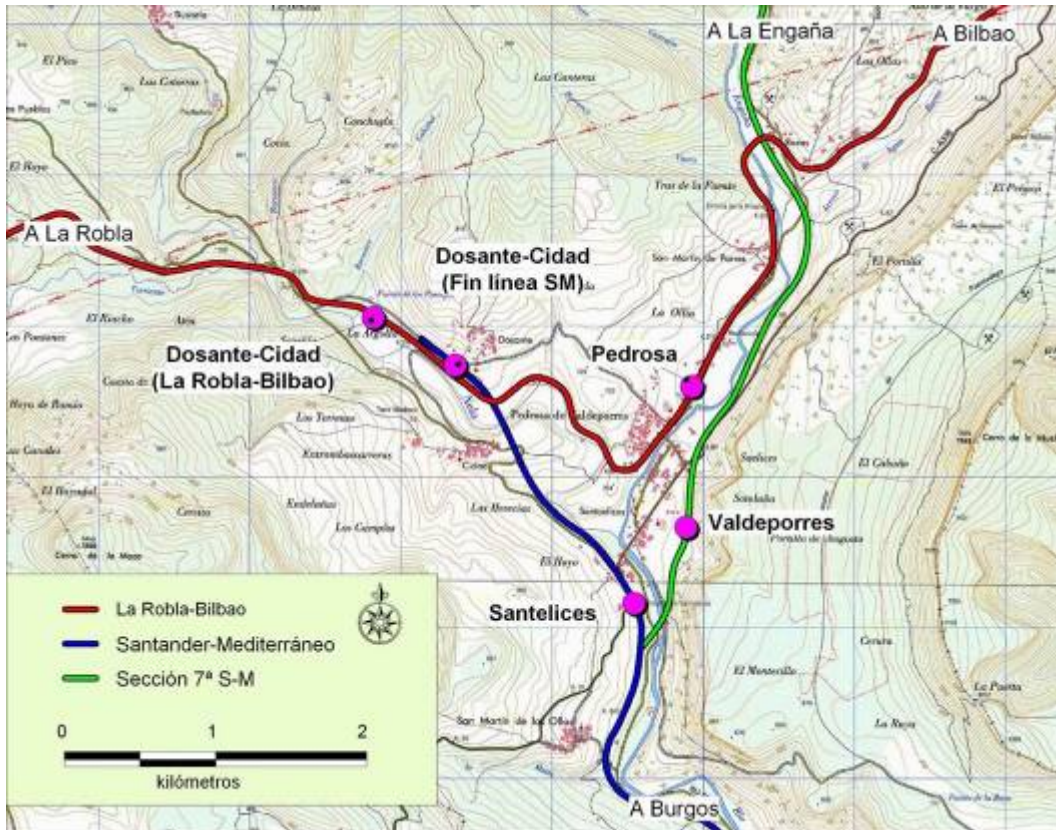


Ilustración 6: Plano de estaciones y líneas férreas en Valdeporres.

7. Conclusiones: el caso de S-M como muestra argumental para la comprensión histórico-geográfica de los territorios y sus infraestructuras

La definición de la conexión ferroviaria entre Burgos y el Cantábrico es un magnífico ejemplo de los condicionantes impuestos por la configuración del territorio a la implantación de una nueva infraestructura de comunicación, que tiene, además, sus propios condicionantes técnicos.

El poblamiento, los corredores y las barreras naturales, y su cambiante influencia histórica en la conformación y transformación del territorio, son siempre condicionantes a considerar, pero además están estrechamente vinculados al contexto social, económico y político, que orienta una estrategia territorial con objetivos a menudo no explicitados pero siempre presentes.

En el caso que nos ocupa, por ejemplo, la pretensión de reforzar el papel director de la capital burgalesa respecto a su espacio provincial, que encontrará el complemento perfecto en el interés de las autoridades de Santander por potenciar el papel de su puerto comercial y romper la hegemonía de la Compañía del Norte en la comunicación del Cantábrico con el interior peninsular.

Desde su ámbito local se pretendía que la ciudad de Burgos se convirtiera en un nodo en la red ferroviaria creando una línea meridiana que cruzara con el Madrid-Irún, sin

importar demasiado adónde se dirigía exactamente. Lo relevante era anular lo que se consideraba efecto desarticulador de los ferrocarriles Valladolid-Ariza y La Robla-Bilbao en la provincia, que eran contradictorios con la capitalina idea radiocéntrica de una red articulada por la *Caput Castellae*. Pero, puesto que para Burgos, “el mejor ferrocarril es el que primero se construya”, y puesto que la idea del Madrid-Burgos no pudo materializarse, se aceptó abiertamente su sustitución por un Calatayud-Soria-Burgos, que unido al Burgos-Santander y bajo el falso argumento del ferrocarril “dos mares”, con el empuje de las Diputaciones y la intermediación interesada de activos y poderosos personajes, se materializó finalmente en el S-M. Por su parte, para las instancias locales santanderinas lo importante era acabar con el servicio monopolístico de Norte disponiendo de un acceso alternativo que le proporcionara mejores tarifas ferroviarias y aumentara la competitividad de su puerto.

Primero se habló del Ferrocarril Meridiano, en el que Santoña y Santander se disputaban uno de los extremos de la línea (Madrid era indudablemente el otro). Si Laredo-Santoña era extremo de línea, entonces Santander y Bilbao podían sacar provecho por igual enganándose con el ferrocarril de vía estrecha que les unía. Si lo era Santander, ésta obtenía ventajas comparativas de accesibilidad frente a Bilbao, algo muy importante en un contexto de competencia entre intereses portuario-comerciales.

Anulada la opción Madrid-Santoña, cuando estuvo por fin claro que Santander sería el final de la línea, primero la exigencia local de alcanzar directamente esta ciudad y no otra estación de la línea Palencia-Santander (de Norte, acusada de favorecer a Bilbao y Pasajes), luego la existencia del Santander-Astillero-Ontaneda como ventaja para ser aprovechada y, por último, los parámetros técnicos y económicos exigidos por el Estado como limitación para ser cumplida, supusieron requerimientos que afectaban a los posibles trazados, donde además las cabeceras comarcales reclamaban su papel en el territorio.

En definitiva, la unión de condicionantes técnicos y naturales con las estrategias territoriales se fue plasmando en forma de proyectos, que, sin perder los objetivos de fondo que acabamos de señalar, fueron cambiando a lo largo del tiempo, adaptándose a las diversas coyunturas históricas, y finalmente se concretaron en una infraestructura material, que, sin embargo, no llegó a cumplir los objetivos para los que fue concebida, en parte por la evolución del modelo económico y la coyuntura histórica, pero también por sus propias contradicciones intrínsecas. No sólo subsisten vestigios materiales y trazas en la fisonomía del territorio, sino que el devenir histórico, las aspiraciones y los fracasos encarnados en esta vía de comunicación han pasado también al paisaje, a la percepción colectiva de este espacio, de tal manera que los restos de esta infraestructura fracasada forman parte hoy, igual que los ríos, las montañas o los pueblos, de la propia estructura territorial sobre la que un día se insertaron.

Bibliografía

De AGUINAGA y ARRECHEA, Ramón: *Ferrocarril Estratégico de Vía Normal de Santander a Valencia por Burgos, Soria, Calatayud, Teruel, Segorbe que une el Mar Mediterráneo con el Cantábrico*. Imprenta Provincial de Santander, 1920.

DOBESON, Kenneth M.: *El Ferrocarril Santander-Mediterráneo*. Editorial Estudio y Aldaba Ediciones. Madrid, 1988.

FERNÁNDEZ ACEBO, Virgilio: “Ferrocarriles en los montes de Pas”, en el *Boletín del Museo de las Villas Pasiegas*, nº 12, mayo. Asociación Científico Cultural de Estudios Pasiegos. Vega de Pas (Cantabria), 1993.

PÉREZ BUSTAMANTE, José: *El Ferrocarril Santander-Mediterráneo*. Imprenta Provincial Santander, 1952.

SANTOS y GANGES, Luis: *Burgos y el ferrocarril. Estudio de geografía urbana*. Editorial Dossoles, Burgos 2005.

GARCÍA SOLÉ, Antonio: “Santander - Mediterráneo, un proyecto que nunca llegó a su fin: en 1985 se cerró la línea que hubiera unido Valencia con Santander”, pags. 80-81 en *Vía libre* nº 502. 2006.

RUIZ BEDIA, María Luisa: “El ferrocarril Santander-Mediterráneo en el contexto del eje Ontaneda- Calatayud: Obra ejecutada y abandonada en Cantabria”, pags. 403-410 en *Actas del VIII Congreso Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial* (Madrid 1992), 1995.

<http://www.santander-mediterraneo.net/>

<http://www.tunel.tranvia.org/>

<http://www.abuaf.com/sm/index.htm>

http://galeria.fundego.com/data/texto/17/El_Ferrocarril.doc

<http://www.cehfe.es/paginas/companias/S.M.htm>

http://personales.ya.com/asoafsoria/f_c__santander_-_mediterraneo.htm

<http://euroferroviarios.net/index.php?name=Sections&req=viewarticle&artid=23&page=1>

<http://esperandoaltren.blogspot.com/2007/06/el-ffcc-santander-mediterraneo-1-parte.html>

<http://inicia.es/de/torrelapaja/paginas/varios/ferrocarril.htm>

http://www.cantabriajuven.com/vega_pas/historia/historia4.html