

El patrimonio industrial del ferrocarril
Santander-Mediterráneo a su paso por Burgos





Universidad de Valladolid



ETSAVA
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

Trabajo Fin de Grado Julio 2021
Grado en Fundamentos de la Arquitectura
E.T.S Arquitectura de Valladolid

Autor: Cristina Real Martínez

Tutor: Jorge Ramos Jular

Fernando Zaparaín Hernández

Dpto. Teoría de la Arquitectura y Proyectos Arquitectónicos

RESUMEN

A finales del año 1924, comienzan las obras de construcción del ferrocarril Santander-Mediterráneo, infraestructura que pretendía conectar los puertos de Santander y Valencia cruzando la Meseta. En 1930 se habían inaugurado todos los tramos entre Ciudad, en el norte de la provincia de Burgos y Calatayud en Zaragoza. Nos encontramos en ese recorrido un total de 56 construcciones, entre estaciones, apartaderos y apeaderos, a los que acompañan numerosos túneles, puentes, almacenes y demás instalaciones auxiliares.

El sueño de llegar al mar Cantábrico nunca se cumplió, pese a haberse realizado la obra de mayor envergadura como era la perforación del túnel de La Engaña, los 7 kilómetros que separaban Burgos de Cantabria.

El 1 de enero de 1985 se cierra la línea férrea y con ella se clausuran todas las estaciones y demás instalaciones que le daban servicio. Desde entonces la mayoría de estas edificaciones se encuentran abandonadas y condenadas a la desaparición.

En este trabajo de investigación, se analizan las construcciones que aparecen a lo largo de la línea, con la intención de elaborar un catálogo que dé a conocer el patrimonio ferroviario del Santander-Mediterráneo y de esta forma lo ponga en valor. Mostrar el valor paisajístico, estético, histórico, arquitectónico y simbólico, del ferrocarril S-M para evitar su desaparición.

Por último se presentan una serie de referencias de recuperación del patrimonio ferroviario, con el objetivo de mostrar las posibilidades que puede tener éste de albergar nuevos usos.

Palabras clave: patrimonio ferroviario/ rehabilitación/ ferrocarril Santander-Mediterráneo/ estación

ABSTRACT

At the end of 1924, the construction of the railway began Santander-Mediterráneo, infrastructure that was intended to connect the ports of Santander and Valencia by crossing the Meseta. In 1930 all the sections between Ciudad, in the north of the province of Burgos and Calatayud in Zaragoza, had been inaugurated. On this route we find a total of 56 buildings, between stations, sidings and stops, which are accompanied by numerous tunnels, bridges, warehouses and other auxiliary facilities.

The dream of reaching the Cantabrian Sea was never fulfilled, despite having carried out the largest work, such as the drilling of the La Engaña tunnel, the 7 kilometers that separated Burgos from Cantabria.

On January 1, 1985, the railway line was closed and with it all the stations and other facilities that served it were closed. Since then most of these buildings have been abandoned and condemned to disappearance.

In this research work, the constructions that appear along the line are analyzed, with the intention of elaborating a catalog that makes known the railway heritage of Santander-Mediterranean and in this way puts it in value. Show the scenic, aesthetic, historical, architectural and symbolic value of the S-M railway to prevent its disappearance.

Finally, a series of references for the recovery of railway heritage are presented, with the aim of showing the possibilities that it may have to host new uses.

Keywords: railway heritage / rehabilitation / Santander-Mediterranean railway / station

| | |
|--|-----------|
| 01. Presentación | 11 |
| 01. Introducción | 14 |
| 02. Pertinencia del tema | 15 |
| 03. Objetivos de la investigación. | 18 |
| 04. Metodología. | 19 |
| 05. Contexto del ferrocarril. | 20 |
| 02. Historia del ferrocarril Santander-Mediterráneo. | 23 |
| 01. Antecedentes. | 27 |
| 02. Construcción de la línea. | 29 |
| 03. Explotación de la línea. | 32 |
| 04. La Sección Septima. | 33 |
| 05. Paralización de las obras y clausura. | 35 |
| 03. Arquitectura del Santander-Mediterráneo a su paso por Burgos. | 39 |
| 01. Las Merindades. | 42 |
| 02. La arquitectura de las Merindades. | 44 |
| 03. Características de las edificaciones de la línea. | 46 |
| 04. Sistema constructivo. | 50 |
| 05. Estaciones de tercera clase. | 52 |
| a) Esquema de vías estaciones de tercera clase | |
| b) Tipología de las estaciones del tramo norte del S-M | |
| c) Tipología de las estaciones del tramo sur. | |
| 06. Estaciones de Villarcayo y Medina de Pomar. | 72 |
| 07. Estación de Salas de los Infantes. | 80 |

| | |
|---|------------|
| 08. El túnel de la Engaña | 84 |
| a) Introducción | |
| b) Instalaciones de la boca sur del túnel de la Engaña. | |
| c) Instalaciones de la boca norte del túnel de la Engaña. | |
| d) Abandono de las obras de la sección séptima. | |
| 04. Iniciativas de recuperación | 95 |
| 01. La coordinadora para la reapertura del FC. Santander-Mediterráneo | 98 |
| 02. Ferrocarril Santander-Mediterráneo S.L. | 98 |
| 03. El 'Tren turístico de Las Merindades' | 99 |
| 04. Un tren de cine | 99 |
| 05. El proyecto europeo "New Ópera" | 100 |
| 06. Reapertura para mercancías entre Soria y San Leonardo | 100 |
| 07. Proyecto 'Recuperemos La Engaña' | 101 |
| 08. Via verde | 102 |
| 05. Recorrido entre Burgos y La Engaña | 105 |
| 06. Referencias | 125 |
| 01. Rehabilitación estación de ferrocarril de Burgos. | 126 |
| 02. Nave 3 del parque central de Valencia. | 127 |
| 03. Centro interpretativo Vale do Tua. | 128 |
| 04. Urbanización y rehabilitación del poblado Os Peares. | 130 |
| 05. Estrategias de intervención en la ruina | 133 |
| 07. Conclusiones | 138 |
| 08. Bibliografía | 141 |
| 09. Fuentes de las ilustraciones | 149 |

01

PRESENTACIÓN

- 01. Introducción
- 02. Pertinencia del tema
- 03. Objetivos de la investigación
- 04. Metodología
- 05. Contexto del ferrocarril



i1/Estación Cidones, autor Anaís García, 2015

01.INTRODUCCIÓN

“Alguien ha dicho que, dentro de algunos años las actuales máquinas de vapor, sustituidas por otros motores, se convertirán en monumentos arqueológicos, yendo a parar a museos. Puede muy bien suponerse, con igual razón, que esas altas chimeneas de las fábricas, cuyo humo se divisa desde la reliquia de la vieja Torre de los Zurbarán, llegarán a ser también curiosidad arqueológica, mudos testigos de cuanto fue y ha muerto (...), así podrá ir mañana un futuro romántico al pie de las ruinas que de nuestros actuales altos-hornos queden.”⁰¹

Estas eran las premonitorias palabras de Unamuno. En este caso es el ferrocarril Santander-Mediterráneo, que fue y ha muerto y que busca llegar a ser monumento arqueológico. Pero para ello es ineludible comprender e identificar los valores, más allá de lo meramente estético y formal. Son estos los que resultan del conocimiento histórico, técnico, de su contexto, en definitiva es necesaria su correcta interpretación para su puesta en valor, tal como declaraba el arquitecto Primitivo Gonzalez a la prensa, refiriéndose al antiguo depósito de locomotoras de Valladolid.

El ferrocarril Santander-Mediterráneo, que pretendía unir los puertos de Santander y Valencia, por diversos avatares de la historia nunca llegó a tierras Cántabras y se abandonaron sus obras cuando quedaba una mínima parte para acabarlo. La no finalización del último tramo hasta Santander, fue vital para el funcionamiento de la línea y supuso que la línea muriera menos de 60 años después de su inauguración (el 1 de enero de 1985).

Una de las obras punteras tecnológicamente del momento, que tenía un objetivo muy ambicioso como era conectar los puertos de Valencia y Santander y que tuvo una trascendencia vital para los habitantes de los municipios que cruzaba, siendo su medio de transporte y su herramienta de trabajo. Ahora, 90 años después de la inauguración de la línea, los restos de esta se encuentran abandonados, olvidados a merced del paso del tiempo, comidos por la maleza, destrozados por el vandalismo y por la acción del tiempo, esperando a su definitiva desaparición.

01 Miguel de Unamuno (1898): “La Casa-Torre de los Zurbarán”, en De mi país, Madrid.

02.PERTINENCIA DEL TEMA.

El ferrocarril S-M en la provincia de Burgos transformó el paisaje local y sus gentes, supuso conectar municipios aislados, fue el medio de transportar las mercancías que se producían en áreas difícilmente comunicadas.

¿Por qué Burgos? Como burgalesa, es normal el interés por la historia de nuestra arquitectura, y aún más siendo la que se ha producido en un pasado cercano y viendo como se encuentra presente en el paisaje que conozco. Además, en Burgos se desarrolla la mayor parte del trazado de la línea del S-M. Es donde finaliza y donde se perdieron los sueños de llegar a terreno Cántabro, y es también donde se encuentra una de las obras más significativas como es el Túnel de la Engaña.

El patrimonio industrial es, según el International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, el conjunto de restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico.⁰² Según esta definición para catalogar el ferrocarril S-M como patrimonio industrial, debemos encontrar en él una serie de valores, como son:

Valores del paisaje ferroviario

Los elementos del patrimonio ferroviario son el claro exponente de la evolución histórica de estas zonas y dotan al paisaje de una gran singularidad. Fueron determinantes en el desarrollo de los municipios que cruzaba y en el desarrollo de la industria y la producción de bienes en estas áreas. Tanto las vías como las instalaciones vinculadas a éstas y las infraestructuras como túneles y puentes que fueron necesarios construir, transformaron el paisaje local y aún hoy en día singularizan el entorno.

02 The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. (s.f).
Obtenido de The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage:
<https://ticcih.org/>

*La identificación que un colectivo siente por un paisaje otorga a los elementos que lo forman un importante valor tanto para los propios habitantes como para los demás para entender el sentimiento de identidad.*⁰³

Valores estéticos

La presencia diseminada de elementos propios del ferrocarril por todo el territorio, donde en determinadas zonas se produce la combinación de estas instalaciones con el paisaje natural, esa bella relación entre lo construido y el espacio natural que lo rodea, donde en muchas ocasiones parecen fundidos ambos.

Valor histórico

Los elementos ferroviarios son portadores de un importante valor histórico de una época. Nos muestran un catálogo de tipologías normalizadas de estaciones, hangares, muelles, naves y de instalaciones que complementan a estas como viviendas para los guardas de los pasos a nivel, para trabajadores, ingenieros. Entre las más de treinta estaciones aparecen casos especiales, tipologías únicas y es el caso del túnel de la Engaña, una obra faraónica, el de mayor longitud de su época, que cuenta con un poblado construido para albergar a los trabajadores.

Valores simbólicos e identitarios

Se trata de un patrimonio intangible, asociado a la gente, la cual convivió con el ferrocarril, fue su modo de vida, su medio de transporte y su fuente de trabajo. Una especial mención hacia los trabajadores que se encargaron de horadar la montaña en la construcción del túnel de la Engaña, un trabajo agotador, que a muchos les costó la vida y que nunca vieron los frutos.⁰³

Valor productivo

Los elementos del patrimonio ferroviario perdieron su valor productivo el día que se cerró la línea y con ella multitud de industrias que se favorecían de esta para el transporte de su producción. Sin embargo, hoy en día la revalorización de este patrimonio podría contribuir al desarrollo turístico de la zona, aportando singularidad al paisaje, siendo un punto de atracción de visitantes a un paisaje ya de por sí valioso.

⁰³ Bosch, A. B. (2008). La minería, sus valores y la construcción del paisaje. Lámpara. patrimonio industrial, pag 10.

Gran parte de esta arquitectura, que tuvo un impacto increíble en la vida de las personas y en el paisaje que conocemos permanece hoy en día desconocida, abandonada y olvidada y resulta necesario descubrirla para ponerla en valor.

Los periódicos se inundan estos días de noticias con el título de la 'España vaciada y olvidada', centrando el foco en el olvido institucional y político que sufre la España rural y provincial a la que pertenece Castilla y León y por lo tanto la provincia de Burgos. Muchos de los municipios de la provincia de Burgos en la actualidad no suman una centena de habitantes, víctimas del éxodo rural y del olvido que amenaza su supervivencia.

Pero, ¿cuáles son las causas de esta España vaciada? Si abrimos los periódicos vemos que son recurrentes los temas de la falta de trabajo, de infraestructuras, de asistencia médica, problemas de comunicación... Leemos lo que costó en Soria conseguir la conexión por autovía con Madrid, y cómo la definen como su única vía de escape del aislamiento. Cómo uno de los lastres de su economía es el pobre nivel de infraestructuras, que impide la presencia de un tejido industrial y que desemboca en la falta de trabajo y el éxodo de la población en búsqueda de éste. La mayor exigencia actual de la población Soriana es una adecuada red de infraestructuras que permitan comunicar la ciudad.

Entonces surge la duda, si contábamos con la infraestructura, un ferrocarril que cruzaba los municipios más aislados, que comunicaba Burgos, Soria y Teruel, con ciudades como Zaragoza o Valencia ¿por qué se dejó morir? ¿Es posible que ya en los años 30 tuviésemos la solución a algunos de los problemas del siglo XXI?

Ahora 90 años después de la inauguración del ferrocarril Santander-Mediterráneo, viendo cómo los territorios que cruzaba son protagonistas, día sí y día también, de páginas de periódicos por el olvido y el abandono que sufren, es necesario estudiar y dar a conocer el patrimonio de esta línea, para luchar porque sobreviva así como las localidades que lo albergan, víctimas ambos del paso del tiempo y abocados a la ruina.

03. OBJETIVOS

El siguiente estudio se realiza con el objetivo de poner en valor el patrimonio industrial ligado al ferrocarril Santander-Mediterráneo. Para conseguirlo se realiza una catalogación de las construcciones que se encuentran a lo largo de la línea, a la vez que se muestra la historia y la importancia del ferrocarril en las tierras que cruzaba. El objetivo es dar la visión más completa y actual posible del estado de estas construcciones, de forma que este trabajo sirva de catálogo de la arquitectura ferroviaria del Santander-Mediterráneo mostrando su estado de conservación.

Un patrimonio de indudable importancia que en la actualidad se encuentra abandonado, olvidado y condenado a la desaparición. Nuestro medio para evitar esto es estudiarlo y darlo a conocer. Mostrar de forma clara y ordenada cuál fue el origen y la historia de esta línea de ferrocarril, cuanta fue la importancia que tuvo y en que consistió su explotación. Describir el patrimonio arquitectónico que nos ha llegado y mostrar cómo se desarrolló su cierre. Todo esto estrechamente vinculado a un tema de indudable actualidad como es la "España vaciada" que atravesaba este ferrocarril.

Se trata de estudiar la arquitectura del ferrocarril para mostrar la importancia del patrimonio ferroviario en la configuración del paisaje de las zonas que atraviesa y de esta forma, conseguir justificar las propuestas de recuperación y valorización de éste como instrumento de desarrollo de las áreas en las que se encuentra y como foco de visitantes.

Por último, se muestran ejemplos de recuperación del patrimonio ferroviario con la intención de dar una idea de las posibilidades de recualificación y reutilización que puede tener este.

04. METODOLOGÍA

Toda investigación tiene que comenzar por establecer unos límites, en este caso no tanto temporales pero sí espaciales, centrándonos en la arquitectura vinculada al ferrocarril S-M dentro de la provincia de Burgos. Ubicarlo en esta provincia nos permite tratar una amplia variedad de construcciones. Por esta provincia discurre la mayoría de la línea ferrea y se encuentra el final de ésta, el lugar donde se abandonaron las obras y el proyecto de llegar a Santander.

Como elemento fundamental para el desarrollo del trabajo se ha recopilado toda la información bibliográfica disponible, teniendo especial importancia los libros encontrados en la Biblioteca pública de Burgos y la documentación del Archivo Provincial de Burgos. También ha sido de especial ayuda la información recomendada por parte del responsable de la página web de FCSM⁰³ y del responsable de la página de ABUAF⁰⁴, aficionados y conocedores de la línea, con los que me puse en contacto y no dudaron en aconsejarme.

Una vez recabada la información general, contrastada y resumida, se procede a delinear la planimetría de las estaciones, realizar planos y esquemas personales, buscando transmitir la información que se ha encontrado de la forma más clara posible. Después se han analizado desde un punto de vista más minucioso y arquitectónico las estaciones de la línea.

En el momento en el que se había conseguido clarificar la información y tener una base teórica, se realiza el trabajo de campo, que consiste en realizar el recorrido del ferrocarril visitando sus instalaciones. Esta parte es indispensable en el trabajo, ya que la situación de abandono en la que se encuentran ellas hacen que su estado se deteriore por momentos y nos interesaba mostrar una imagen actual. Durante la visita se ha entrevistado a personas vinculadas a éstas, que han aportado una información muy valiosa para el estudio.

Para finalizar el trabajo se han buscado referencias de reutilización del patrimonio industrial que podían asemejarse al caso de estudio y, de esta forma, dar una idea de lo que podría ser el futuro del patrimonio del ferrocarril Santander-Mediterráneo.

04 Ferrocarril Santander-Mediterráneo. (12 de Mayo de 2010). Obtenido de <http://www.fcsm.es/fc.htm>

05 Martín, R. M. (s.f.). ABUAF. Obtenido de <http://www.abuaf.com/sm/index.htm>

05. CONTEXTO DEL FERROCARRIL

La aparición del ferrocarril en las ciudades supuso que se manifestara un nuevo urbanismo, mientras que en el resto del territorio el ferrocarril tuvo un papel muy importante como vehículo dinamizador y estructurante.

Los ingenieros fueron los responsables de proyectar la arquitectura ferroviaria, idearon unos edificios que respondían de forma racional al medio de transporte, una arquitectura que responde al movimiento, a las maniobras del ferrocarril y a la forma de ser utilizados estos edificios por los viajeros.

Los viajeros, en general, han reconocido con facilidad la arquitectura tradicional ferroviaria, han sabido sin conocerla identificar sus accesos y desenvolverse en sus estaciones. Esta claridad de lectura ha dado muchas veces la idea de que los proyectistas no se habían preocupado por cuestiones estéticas, arquitectónicas o de implantación en los núcleos urbanos. Se ha considerado que, dada la rapidez con la que se construyen las instalaciones ferroviarias, muchas veces a manos de ingenieros, repitiendo tipologías y dada la complejidad de estas construcciones ferroviarias, se habían dejado de lado otras consideraciones, arquitectónicas, compositivas o de armonía.

Es cierto que los autores de edificios ferroviarios en su mayoría fueron ingenieros, pero en los primeros años del ferrocarril, los ingenieros eran también arquitectos, compartían conocimientos y materias. Estos ingenieros plasmaron en sus obras los principios racionalistas, la distribución del programa, la geometría, el emplazamiento de las estaciones, todo responde a cuestiones racionales.

Cuando el ferrocarril se enfrenta con el territorio o la ciudad tiene que tomar determinaciones que no pueden ser sólo técnicamente asépticas en el sentido de las condiciones topográficas, de trazado, de limitaciones de seguridad, etc... Hay una componente importante: el ferrocarril no se concibe sin público usuario.⁰⁵

Esto significa que hay que atender a que las instalaciones sean accesibles al público, las distancias a los asentamientos sean razonables, tener en cuenta los caminos donde se debe estacionar.

Los ingenieros desarrollaron un discurso nuevo y moderno, un modelo basado en la razón donde la armonía surge del método y no de la simple decoración.

06 González Fraile, E. (1998). La estación del ferrocarril: Ilustración de la razón y razón urbana. "150 años de ferrocarril en España". Alicante. Pag.17

02

HISTORIA DEL FERROCARRIL S-M

- 01. Antecedentes
- 02. Construcción de la línea
- 03. Explotación de la línea
- 04. La sección séptima
- 05. Paralización de la línea y clausura de la línea



ii/Puente de Hierro sobre el río Duero a su paso por Soria, autor Julián de la Mata, 2015



i2/ Vías del Santander-Mediterráneo en la provincia de Soria, 2015, Gregorio González Abajo

Durante muchos años existió la preocupación por conectar la provincia de Burgos con el mar Cantábrico como forma de dar salida a las mercancías que se producían en el interior de la península hacia el puerto de Santander y conseguir comunicar localidades aisladas del centro de la península. Sin embargo, los accesos a los puertos cántabros desde el interior nunca fueron fáciles, debido a la difícil orografía, y los violentos desniveles de la cordillera Cantábrica. En pocos kilómetros se pasa del nivel del mar, a los 1000 metros del puerto de montaña del Escudo.

En la actualidad la única vía férrea que conecta Santander con el resto de la península con ancho ibérico es la obsoleta línea Santander-Palencia. El ferrocarril Santander-Mediterráneo, que por diversas vicisitudes nunca llegó a finalizarse, habría cambiado esta situación.

El trazado fue concebido para unir el mar Mediterráneo con el Cantábrico, Valencia con Santander. De ahí surge el nombre de la compañía que lo explotó, la compañía Santander-Mediterráneo. Se logró construir desde la estación de Ciudad-Dosante, en el norte de la provincia de Burgos, casi en la frontera con Cantabria, hasta Calatayud, donde se podía hacer el transbordo con la línea ya existente que llegaba a Valencia.

Será el último tramo de esta línea, el que proponía llegar al mar Cantábrico, que iba desde Santelices hasta Santander, el que nunca llegó a tenderse la vía, pese a estar construidos la mitad de los 63 kilómetros que separaban estas dos poblaciones y ser los más difíciles de construir. Ésta era una décima parte de los 721 km de la línea, que atravesaba Valencia, Teruel, Zaragoza, Soria y Burgos, provincias deprimidas y aisladas donde el ferrocarril era el único medio de transporte, para dar salida a las mercancías.

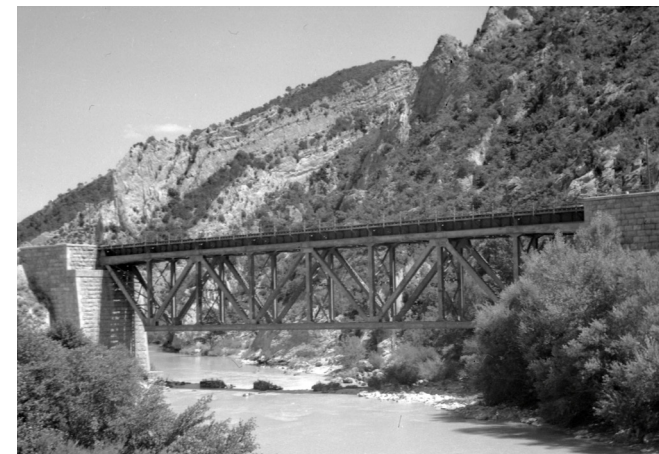
01. ANTECEDENTES

En el año 1879 surge la idea de crear el Ferrocarril del Meridiano, denominado así porque seguía el meridiano de Madrid, y conectaba Santander con Burgos y Madrid. El motivo de su construcción era la reacción de los comerciantes e industria de Santander a la posición dominante que tenía la compañía que explotaba el ferrocarril Alar-Santander, que además monopolizaba todos los accesos ferroviarios a los puertos del norte: Gijón, Santander, Bilbao y Pasajes. El proyecto se abandonó ya que la empresa que lo iba a realizar no obtuvo subvención por parte del Estado.

Unos años después se retoma la idea, aunque de forma menos ambiciosa, con un recorrido Santander-Burgos. Se comienza a construir en 1898 y cuatro años después entra en servicio el tramo que iba de Astillero a Ontaneda, se trata de 35 kilómetros de línea que discurren íntegros en Cantabria. Esto ya establecía un acercamiento a un paso hacia la provincia de Burgos y marcaba una posible dirección para este paso.

Años más tarde, las diputaciones provinciales de Santander, Burgos, Soria y Zaragoza proponen un nuevo proyecto, que uniría el Mediterráneo con el Cantábrico. En 1910 se abren dos concursos, uno para la línea de Burgos a Calatayud por Soria, con dos posibles soluciones pasando por San Leonardo de Yagüe o por Quintanar de la Sierra, y otro para el tramo Burgos por Trespaderne, Villarcayo y Cabañas de Virtus a Ontaneda. Las diputaciones interesadas encargaron el proyecto a un grupo de ingenieros que en 1912 ganan el concurso, pero el comienzo de las obras se ve aplazado por el estallido de la I Guerra Mundial en julio de 1913.

Finalizada la I Guerra Mundial, comprobando la importancia militar que tenía el ferrocarril, el Ministerio de Guerra insta al de Obras Públicas para que se revise y modifique el proyecto, pasando de ancho métrico a ancho ibérico, a su vez por intereses bélicos, se exige que pasara por Trespaderne, para permitir una conexión con Miranda de Ebro y con Bilbao. El proyecto anterior había apostado por el ancho métrico de vías, cosa que tenía poco sentido



i3/ Puente del S-M sobre el río Ebro en Trespaderne, 1930



i4/ Puente del S-M sobre el río Ebro en Trespaderne, 1930



i5/ Túnel del S-M en Peñahorada, 1930

teniendo en cuenta que los ferrocarriles con los que se encontraba a su paso y con los que podría hacer transbordo eran de ancho ibérico.

En 1920 los ingenieros de caminos Ramón de Aguinaga y su hijo realizan el nuevo proyecto para los tramos Burgos-Ontaneda y Burgos-Soria-Calatayud, cruzando el Ebro por Trespaderne permitiendo la conexión con Miranda de Ebro y así constituir una línea de reserva para la Defensa Nacional, en el caso de invasión por los Pirineos.

En 1921 se termina la redacción del proyecto, y por fin, el 10 de septiembre de 1924, se consigue la concesión de un trazado de 416 kilómetros entre Ontaneda y Calatayud. En septiembre de 1924 las diputaciones provinciales transfieren todos los derechos y obligaciones a la Compañía del Ferrocarril de Santander al Mediterráneo, de capital y dirección británica, que debía comenzar las obras simultáneamente en las cuatro provincias de Burgos, Soria, Teruel y Zaragoza; no haciéndolo en la de Santander por haber logrado una autorización que la eximía de tal obligación. En 1927 se produce un cambio en la concesión, se reduce el plazo de explotación de la línea por parte de la compañía y se rebaja el presupuesto. Del mismo modo, el trazado también se reduce pasando a 366 kilómetros con inicio en Calatayud y final en Ciudad, en la provincia de Burgos.

Durante la construcción de la línea, la compañía se vió envuelta en casos de corrupción, relacionados con el paradero del dinero que se pagó por las gestiones para la obtención de la concesión. A consecuencia de las investigaciones se procesó al propio rey Alfonso XIII, junto con otros responsables del ministerio.

Los trabajos se iniciaron en 1924, y en 1927 se inaugura el primer tramo: Burgos-Cabezón de la Sierra. En 1930 ya estaban construidos todos los tramos desde Ciudad hasta Calatayud,. Solo faltaba el conocido como séptimo tramo, el que uniría Santelices con Santander, que daría sentido a la línea consiguiendo la conexión con el mar Cantábrico.

02. CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA

A finales de 1924 comienzan las obras por parte de la compañía británica, “Anglo Spanish Construction Co LTD”, encargada de la construcción. Estas se llevaron a cabo con gran rapidez dado que contaban con numerosos y muy avanzados medios mecánicos, punteros en la época. Por ello, esta línea de ferrocarril es considerada por muchos autores como una de las obras mayores y mejores de ingeniería del siglo XX en nuestro país. Los materiales llegaban a la ciudad de Burgos, a la estación de Burgos-San Zoles. En este lugar se hacía acopio del material y se construyen las dependencias técnicas de la estación del ferrocarril Santander-Mediterráneo. La construcción de la vía comienza en la capital, y avanza hacia Ciudad-Dosante al norte y hacia el sur-este, en dirección Soria.

Además de los avances técnicos para la España de esa época, la rapidez del avance de la obra se debe a la gran cantidad de trabajadores, que llegó hasta los 5000 obreros, dirigidos por los ingenieros ingleses. Para los trabajos que no requerían mano especializada se empleó a los hombres de la zona, que trabajaban en la obra una vez acabada su jornada agraria.

Los tramos fueron abriéndose al público puntualmente: ⁰¹

- Burgos - Cabezón de la Sierra, 72,5 kilómetros: inauguración el 14 de agosto de 1927.
- Burgos - Peñahorada, 22 kilómetros: inauguración el 25 de agosto de 1928.
- Cabezón de la Sierra - Soria, 82,6 kilómetros: inauguración el 25 de enero de 1929.
- Soria - Calatayud, 96 kilómetros: inauguración el 23 de octubre de 1929.
- Peñahorada - Trespaderme, 48,5 kilómetros: inauguración el 5 de noviembre de 1929.
- Trespaderme - Ciudad-Dosante, 44,2 kilómetros: inauguración el 21 de noviembre de 1930.

01. M.Dobeson, K. (1988). El Ferrocarril Santander Mediterráneo. Madrid: Aldaba ediciones, pag 33.



i6/ Construcción apeadero Cardeñadizo, 1925



i7/ Construcción estación Modubar de la Emparedada, 1925



i8/ Construcción viaducto de Santelices, 1925



i9/ Construcción puente de los ingleses Burgos, 1925

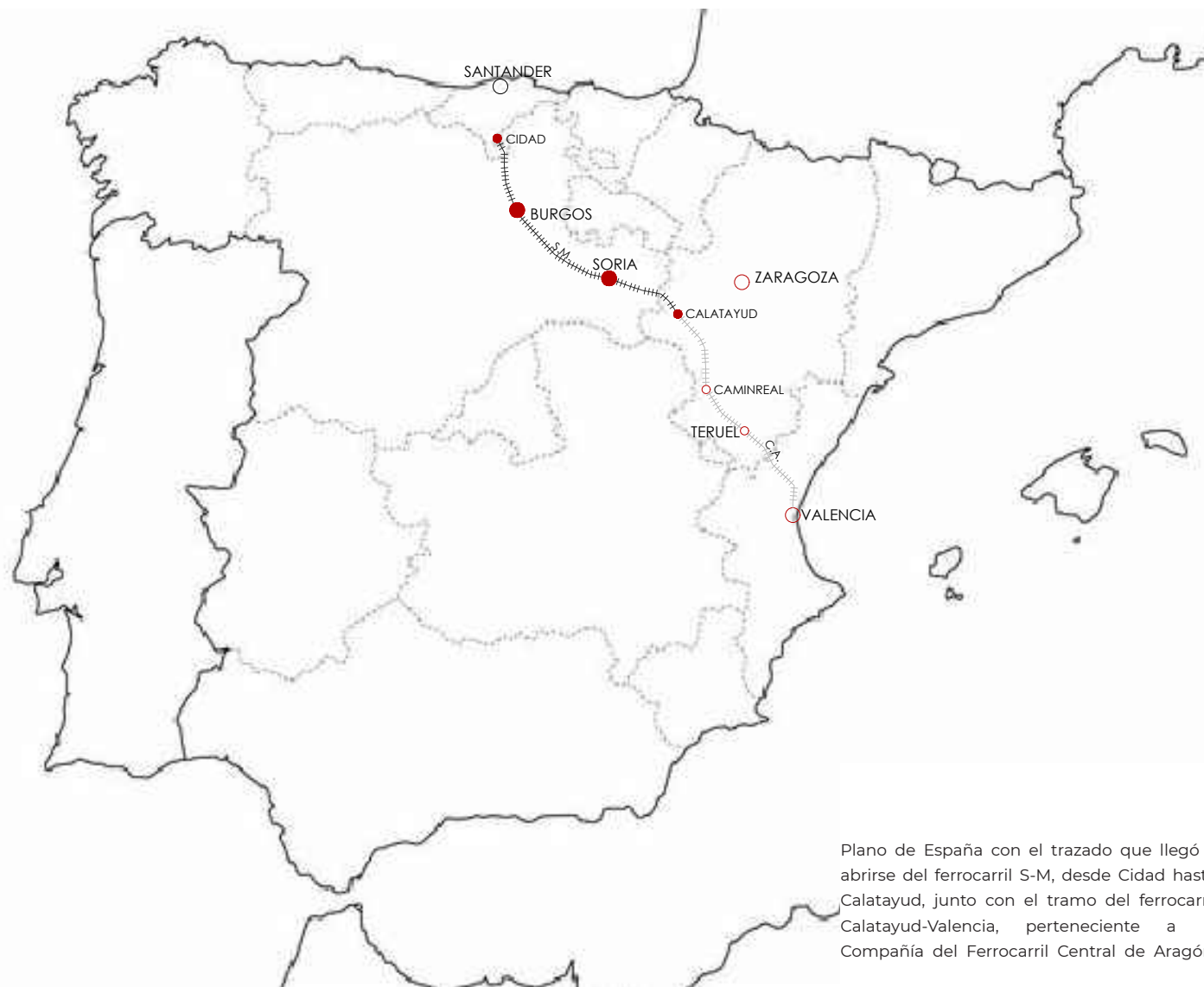
El primer tramo en ser inaugurado fue el correspondiente a Burgos-Cabezón de la Sierra, el 14 de agosto de 1927, dos años y medio después de comenzar las obras. En este tramo la tipología de las edificaciones es diferente al normalizado de la línea, así como el empleo del hormigón en los estribos de los puentes, en el revestimiento del único túnel del tramo y en las toperas de las estaciones. En el resto de la línea, tanto los estribos de los puentes como el revestimiento de los túneles, se realizaba en piedra caliza de sillería, abundante en las comarcas por las que discurría.

El tramo de Burgos hacia el norte inicia las obras en 1926. Una vez pasada Peñahorada se enfrentaba a una orografía más complicada. Desde esta población en la divisoria entre las cuencas del Ebro y del Duero, se inicia un descenso hasta el paso del Ebro en Trespaderne.

En apenas 6 años desde el inicio de la construcción estaban en servicio los 366 kilómetros que separan Calatayud de Ciudad Dosante donde se conectaba con el f.c. Bilbao-la Robla. La longitud total de la línea y todos sus túneles y puentes están dimensionados para poder albergar doble vía, aunque solo se colocara una.

El nombre que recibe la línea que va desde Calatayud hasta Ciudad-Dosante es Ferrocarril Santander-Mediterráneo, ya que este era el nombre de la empresa que lo explotó desde 1927 hasta 1941, año en el que pasa a manos de Renfe.

Las instalaciones propias más importantes del S-M son las que se encuentran en Soria, ya que las estaciones de Burgos y Calatayud no pertenecían a la compañía del S-M sino a la del Norte y a la Central de Aragón respectivamente. El estilo de las dependencias de estaciones de tercera, apeaderos y apartaderos era sólido, funcional y de una arquitectura que no desentonaba con el entorno.



Plano de España con el trazado que llegó a abrirse del ferrocarril S-M, desde Ciudad hasta Calatayud, junto con el tramo del ferrocarril Calatayud-Valencia, perteneciente a la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón.



i10/ Inauguración estación de Brizuela, 1930



i11/ Inauguración estación de Ciudad-Dosante, 1930

03. EXPLOTACIÓN DE LA LÍNEA

Los primeros años de explotación, como es normal, fueron complicados. Todavía había que consolidar las obras y además captar clientes, lo que suponía unos gastos extraordinarios.

Por otro lado, el S-M hubo de sufrir la caída de la dictadura de Primo de Rivera, la caída de la Monarquía, la llegada de la República, la revolución en Asturias, el golpe de estado y los desórdenes de Cataluña de 1934, el alzamiento militar del general Francisco Franco, la Guerra y la Posguerra.

Los años de Guerra Civil supusieron un aumento del tráfico, especialmente desde que se reanudó el transporte de carbón en el ferrocarril de La Robla, que coincidía en Ciudad-Dosante con el trazado del S-M. La línea no sufrió daños durante la guerra ya que su totalidad estaban en el Bando Nacional. *La cuenta de explotación en los años 1937, 1938 y 1939 se saldó con superávit, gracias al incremento del tráfico de Gran Velocidad, particularmente mensajerías, o sea, los transportes militares o intervenidos.*⁰²

Después de la guerra el servicio de trenes de viajeros estaba formado por un tren correo Burgos-Calatayud en cada sentido; un tren ligero entre Burgos y Cidat y, por último, un tercer tren entre Burgos y Salas de los Infantes, con una frecuencia de un convoy diario en cada sentido. Es curioso que en toda la historia de la línea no existiera un tren que realizara de forma completa la totalidad de la longitud de la línea, es decir el trayecto desde Ciudad hasta Calatayud. Posiblemente ésta fuera una de las causas de que el S-M no alcanzara el éxito que merecía. Los servicios de mercancías no estaban sujetos a un horario, sino que se realizaban a través de trenes especiales según la necesidad de carga. Entre los principales tráficos de mercancías estaba el transporte de madera, ya que atravesaba las provincias de Burgos y Soria, la zona de mayor explotación forestal de España. Otros tráficos habituales eran los cereales o las arenas desde Santelices.

02. M.Dobeson, K. (1988). El Ferrocarril Santander Mediterráneo. Madrid: Aldaba ediciones, pag 133.

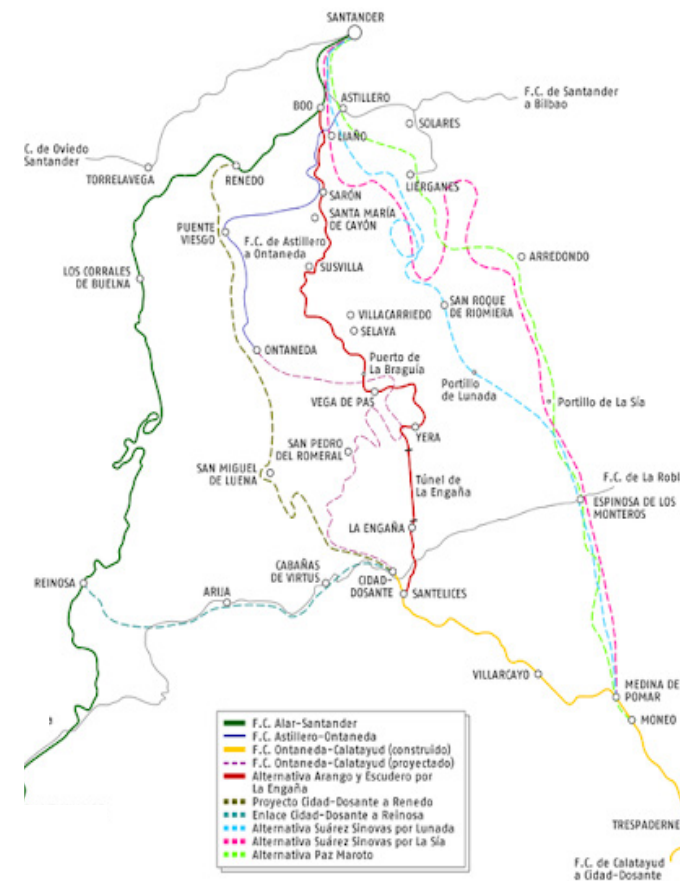
04. LA SECCIÓN SEPTIMA

La Sección Séptima era la correspondiente al complicado paso de la Cordillera Cantábrica y la conclusión de la línea en tierras santanderinas. El trazado previsto Ciudad-Ontaneda presentaba una gran dureza por lo que se buscaron otras opciones. Se preparan varios proyectos como el que prolongaba la línea hasta Reinosa, donde podría empalmar con la de Palencia-Santander, que finalmente se descarta por el difícil trazado. Santander propone el proyecto Ciudad-Renedo, que cruzaría la cordillera por el Puerto del Escudo, pero la compañía lo descartó por la dificultad y porque suponía compartir vía con la compañía rival que era la Compañía del Norte.

Así mismo los municipios de la montaña cántabra también encargaron a un grupo de ingenieros que redactaran un proyecto, ya que estaban interesados en que el paso de la línea pudiese paliar sus problemas de aislamiento. Los proyectos partían de Medina de Pomar, pasaban por Espinosa de los Monteros para bajar por el valle de Asón o en otro caso por el Valle de Miera.

La llegada de la segunda república, que coincide en el tiempo con las consecuencias de la grave crisis de 1929, produce una paralización de las obras ferroviarias, afectando a la terminación del ferrocarril Santander-Mediterráneo.

Finalmente, el 20 de noviembre de 1935 se optó por la solución definitiva la de Santelices a Santander por la Engaña, con una longitud de 67,9km. Unos meses antes El Comité de ferrocarril de Vizcaya mostró su disconformidad con la finalización de la línea y planteó Bilbao como punto de destino, conectando a través de Trespaderne. Defendía que esta solución tenía menor longitud, era más sencilla de construir y era también más sencillo el trazado. Además, de esta manera, la conexión Burgos-Bilbao sería mucho más rápida que la existente y el puerto de Bilbao quedaría muy bien comunicado con la capital, cuando se finalizara el directo Madrid-Burgos pasando por Aranda de Duero. Era evidente la oposición de Bilbao a la terminación de la línea que pondría en conexión el mar Mediterráneo con



el Cantábrico a través del puerto de Santander, a pesar de que ellos ya contaban con un ferrocarril que conectaba con el Mediterráneo, el que iba de Bilbao a Valencia pasando por Teruel y Zaragoza. Era evidente la preocupación de los comerciantes e industrias del puerto de Bilbao por las consecuencias que pudiera tener la finalización del ferrocarril Santander-Mediterráneo, en su influencia en el norte de la península.

El proyecto definitivo, a diferencia de otras opciones que partían de Medina de Pomar y obligaban a abandonar 30km de línea construidos, aprovechaba prácticamente la totalidad de la línea ya construida y proponía que en Santelices el ferrocarril continuara por el valle del río Engaña, cruzando la divisoria por el Puerto de Estacas de Trueba a través de un largo túnel que finalizaría en el valle de Pas. El tramo tendría 8 estaciones. Este trazado exigía la construcción de 32 túneles, entre ellos uno de casi 7 kilómetros, el túnel de la Engaña, que se convertiría en el túnel de mayor longitud en terreno español.

La situación política y social del país, unido a la guerra civil, obligó a retrasar la obra hasta 1941, en plena posguerra. El 1 de febrero de 1941 se creó Renfe, lo que significaba la nacionalización del ferrocarril de vía ancha.

El desarrollo de las obras fue sumamente lento. En la perforación del túnel de la Engaña, donde participaron medio millar de presos políticos, no se contaba con suficientes medios mecánicos, las jornadas de trabajo eran muy duras y el avance mínimo. Para los trabajadores se construyeron dos poblados, uno a cada lado del túnel, en la Vega de Pas (Cantabria) y en Pedrosa de Valdeporres (Burgos), dotados de iglesia y escuelas. Los ingenieros se alojaban en chalés junto a la estación de Pedrosa de Valdeporres, mientras que los trabajadores se alojaban en barracones. En mayo de 1959 se terminó la construcción del túnel después de 17 años de trabajos en lugar de los 52 meses previstos.

05. PARALIZACION DE LAS OBRAS Y CLAUSURA DE LA LÍNEA

En el año 1959, España se encuentra en una pésima situación económica. El banco mundial había emitido un informe que lo describía y el gobierno de Franco había iniciado una política de limitación de los créditos bancarios, congelación salarial y limitación del gasto público, el llamado Plan de Estabilidad. A falta de tan solo 35 km de la última sección y habiendo acometido la infraestructura más importante y costosa como era el túnel de La Engaña, en mayo de 1959 se deciden paralizar las obras y liquidarlas.

En los años siguiente aparecen intentos de finalizar las obras y a la vez otros en contra. informes de Renfe y del banco internacional de construcción y desarrollo aconsejaban no finalizarlas por no ser rentables. Por otro lado, la Diputación de Santander luchaba por la finalización de la línea y un informe emitido por orden del ministro de obras públicas consideraba la finalización de las obras como favorable. Pese a los múltiples informes favorables de distintas corporaciones y las presiones, tanto a ministros de obras publicas como al propio jefe del estado, los resultados no fueron mejores.

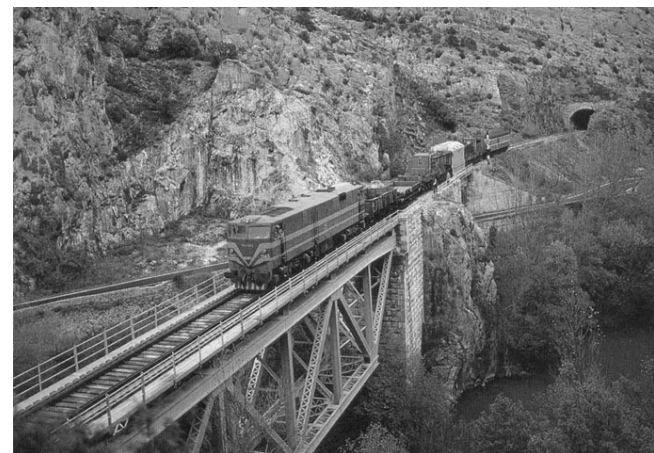
Solo se dejó en servicio la bifurcación que comunicaba Burgos con Villalondejar, polígono con gran importancia industrial⁰³.

La clausura de la línea tuvo consecuencias nefastas en los territorios de las provincias de Burgos y Soria, áreas deprimidas, que contaban con el ferrocarril para dar salida a las mercancías que producían. Así comienza la clausura de numerosas industrias y negocios, que no veían rentable el transporte de su producción a través de carretera, siendo esto un agente propiciador de la despoblación que llegamos a sufrir en nuestros días en estas áreas. Tras la clausura, muchas zonas quedaron incomunicadas a través de transporte público.

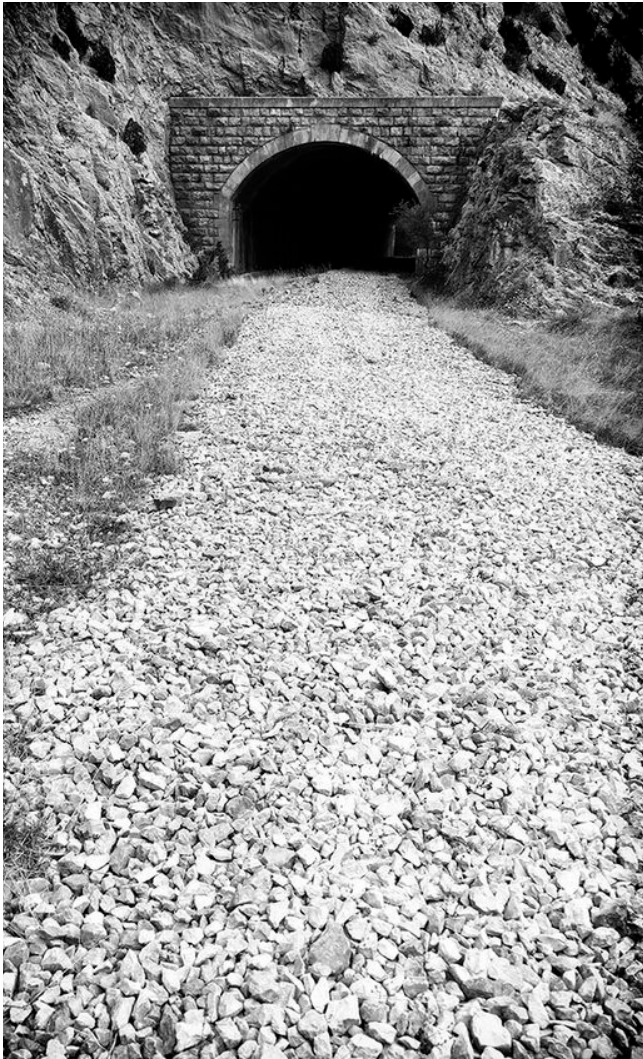
03. Esta bifurcación se clausura el 14 de diciembre de 2008



113/ Omnibus realizando la ruta Villarcayo-Burgos, 1984



114/ Servicio de transporte especial de la Central Nuclear de Garoña. Puente sobre el río Ebro entre las localidades de Trespaderne y Oña, 1988



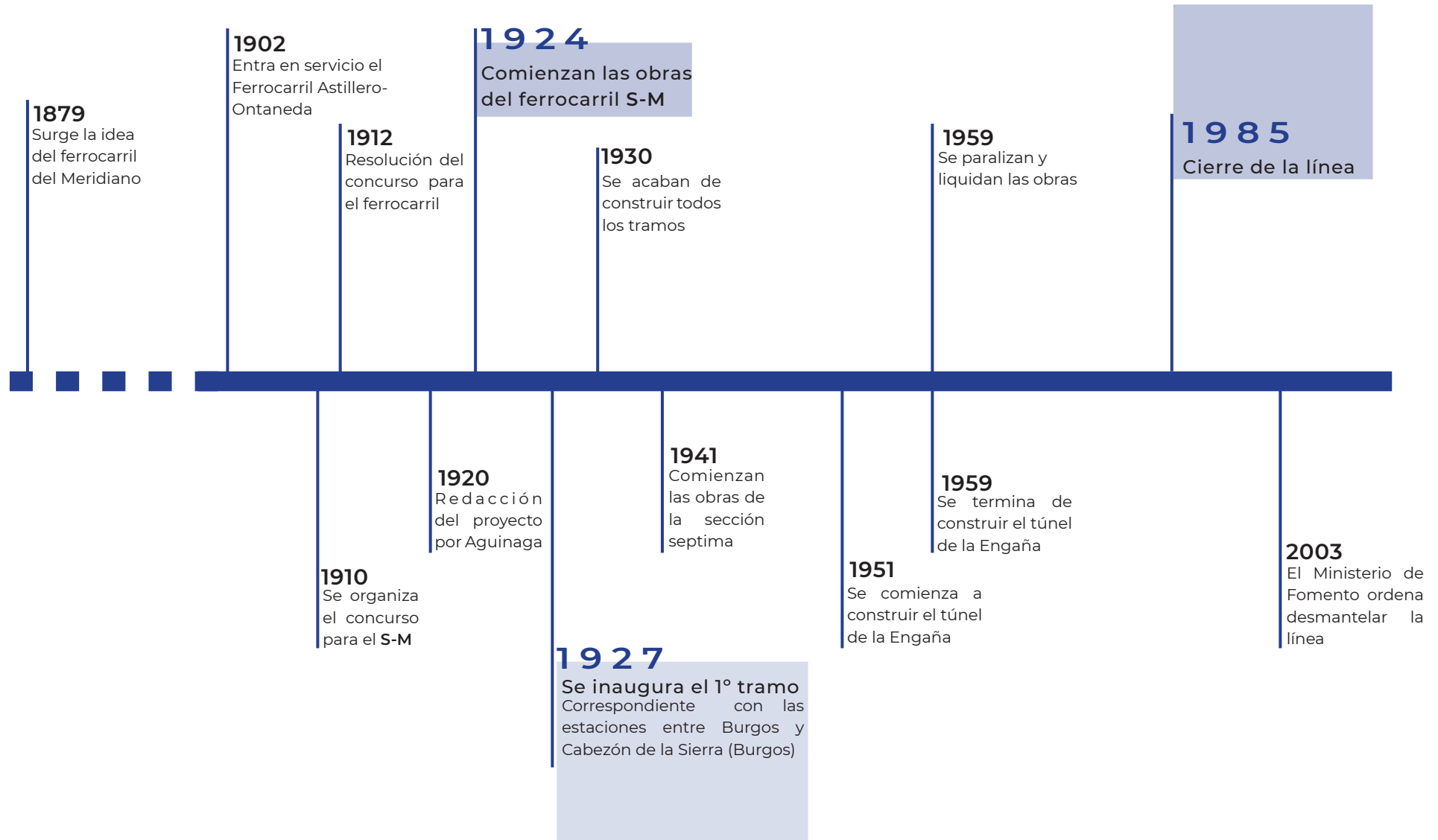
115/ Vía verde ya sin vías, La Horadada (Burgos)

Desde entonces todo este patrimonio ha sufrido el abandono, la ruina y el vandalismo. Es cierto que el éxito de la línea no fue el esperado ya que no se llegó a finalizar y no se consiguió el auténtico objetivo que era comunicar con Santander y lo que habría dado sentido a la línea. Esta conexión con Santander habría ahorrado muchos kilómetros al transporte de mercancías ya que las mercancías desde Navarra o Barcelona daban un rodeo por Venta de Baños hacia Reinoso. Por no hablar de las ventajas que habría tenido la conexión Santander-Burgos en complementariedad con el directo Burgos-Madrid.

Se habla mucho de los motivos reales que propiciaron que no se finalizara la línea, y por lo tanto que luego fuera más justificada su clausura. Entre estas posibles causas están, las presiones del puerto de Bilbao al que le perjudicaba el crecimiento del de Santander, las políticas que se llevaron en Castilla y León que abogaban por redes de ferrocarril radiales y por lo tanto con la conexión con Santander a través de Valladolid. A esto hay que añadir los temas de corrupción en los que se vio el S-M envuelto y que finalmente Renfe se posicionó en la clausura de las redes secundarias.

Veinticinco años después del cierre de la línea, en 2009, el Diario de Burgos publica que las poblaciones por las que pasaba el ferrocarril habían reducido su población en un cincuenta por ciento.

Ahora, 36 años después de el último viaje de un tren por las vías del Santander-Mediterráneo, apenas sobrevive alguna industria en muchas de las poblaciones que este atravesaba. Estas se encuentran malamente comunicadas a través de tortuosas carreteras y, como consecuencia, han sufrido un significativo éxodo de su población. Gran parte del patrimonio ferroviario que se construyó actualmente se encuentra abandonado, abocado a su lenta desaparición.



03 ARQUITECTURA DEL S-M A SU PASO POR BURGOS

01. Las Merindades
02. La arquitectura de las Merindades
03. Características de las edificaciones de la línea.
04. Sistema constructivo
05. Estaciones de tercera clase.
06. Estaciones de Villarcayo y Medina de Pomar
07. Estación de Salas de los Infantes.
08. El túnel de la Engaña



11/Estación Pinar Grande, autor Anais García, 2015

01. LAS MERINDADES

Las Merindades es una comarca del norte de la provincia de Burgos, limitada por Cantabria, Vizcaya y por las comarcas burgalesas del Ebro al sur. La comarca está formada por 360 núcleos de población agrupados en 26 municipios y Villarcayo es la capital. La población total en 1981 era de 28.145 habitantes, habiendo sufrido el mismo proceso migratorio que el resto de los municipios de la provincia. Desde 1950 ha perdido en 40% de su población, que dada la cercanía emigró a Cantabria y sobre todo a Bilbao.

El tipo de poblamiento característico es un gran número de núcleos de pequeña dimensión, con una media de 73 habitantes. Este tipo de poblamiento es claramente el que se da en Cantabria, muy disperso, en base a caseríos.

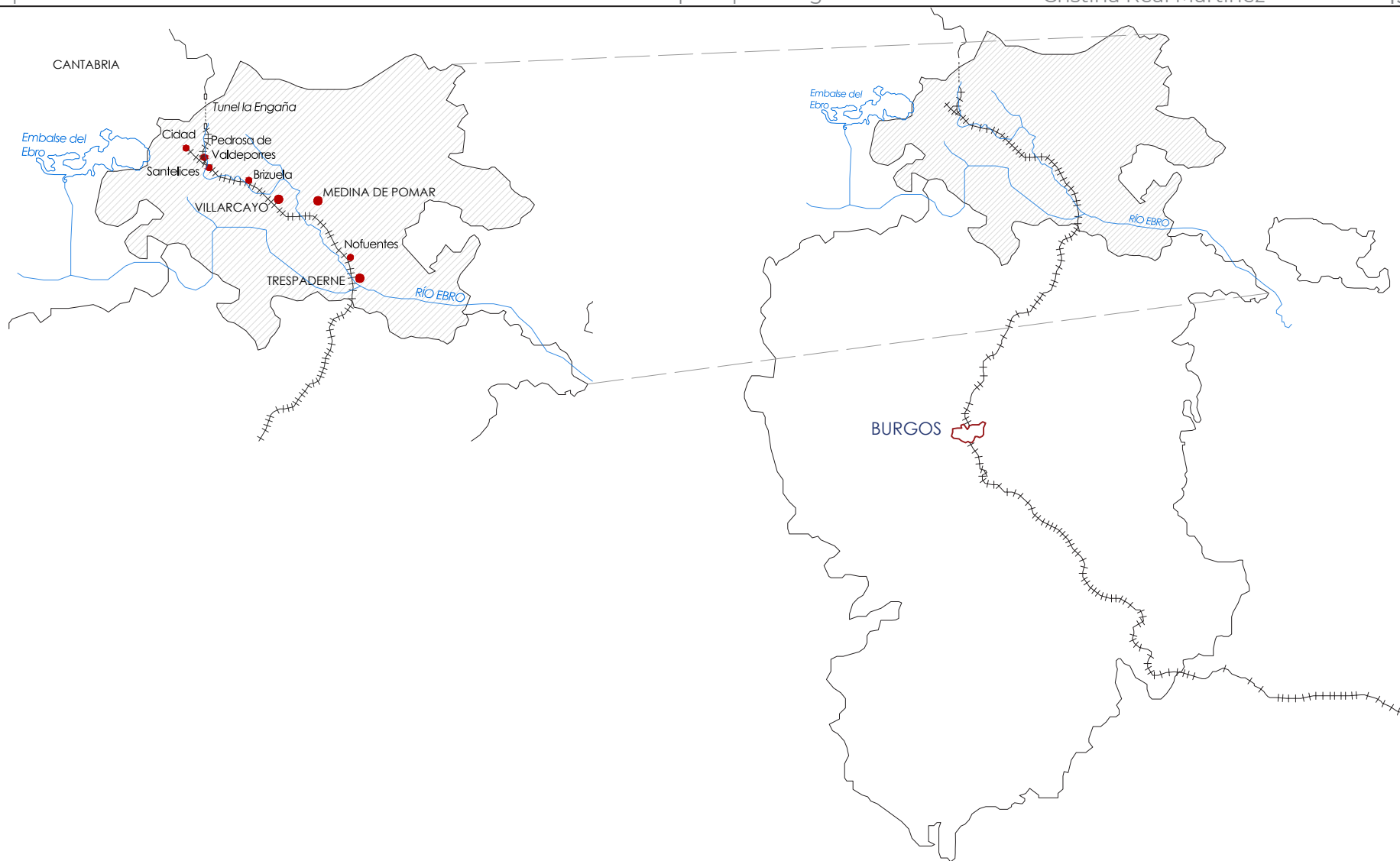
La superficie no labrada supera con creces a la labrada, casi seis veces, y de esta primera una gran mayoría está destinada a arbolado, seguida por pastos y praderas. Es pues una comarca con un reparto bastante equilibrado entre los sectores agrícola, ganadero y silvícola, aunque esté en minoría la agricultura, en cuanto a ocupación y destino del suelo. Las parcelas, según su tamaño, se acercan al minifundio atlántico. La agricultura mantiene el predominio del cereal en la estructura de producción destacando además la patata, los forrajes y las hortalizas. El cultivo de la patata se realiza de forma masiva en La Losa, suponiendo en 33,4 por 100 del total provincial, y cuyas características atlánticas dan otra prueba más de carácter norteño de la geografía de las montañas burgalesas.

Los ríos más importantes que cruzan la comarca son, el Ebro, el Trueba, el Nela, el Jera y el Cadagua. En la extensión de las Merindades confluyen varios elementos geográficos muy diversos como son, la meseta castellana, el valle del Ebro y la Cordillera Cantábrica, esto hace que se trate de un espacio de transición y lo convierte en un atractivo patrimonio natural de gran valor paisajístico y biológico.⁰¹



i02/ Río Engaña a su paso por el poblado de La Engaña, 2021

01. Las Merindades. (s.f.). Obtenido de Las Merindades: https://es.wikipedia.org/wiki/Las_Merindades



Plano de Burgos con Las Merindades sombreado

02. LA ARQUITECTURA DE LAS MERINDADES

La casa tradicional dominante en las Merindades es una prolongación de las arquitecturas norteñas, concretamente de la casa montañesa o cántabra y del caserío vasco.

Las casas existentes de mayor antigüedad son del siglo XIV y XV con tipología constructiva de entramado. Consiste en un entramado de madera que se rellenaba de materiales diversos, sobre todo de pequeño tamaño, predominan el adobe, que se revestía para protegerse de la lluvia. El ladrillo de tejar le sustituye como material más estable, al no precisar protección. En muchos casos este entramado queda visto hacia el exterior. La sustitución del entramado de madera por fábricas de piedra de morfología diversa se produce masivamente a finales de la edad media en esta comarca.

Aparece la casa montañesa o cántabra, caracterizada por el balcón corrido o solana, realizado en madera, situado en la última planta y protegido por salientes del muro que vuelan a la par que él, a modo de resaltos pétreos del paño de la fábrica de la fachada, estando rematados en su parte inferior con una moldura a modo de ménsula que adopta generalmente la forma de talón. El balcón se abre a la mejor orientación, buscando el sol del mediodía, mientras que el resto de las fachadas quedan prácticamente ciegas. Este tipo se extiende en esta parte de la provincia burgalesa a partir de los siglos XVII y XVIII. La cubierta primitiva se realiza a sopandas, con una configuración a dos aguas, con la cumbrera paralela a la fachada principal. De esta forma añaden un alero que protege la solana.

La solana va a ir evolucionando, desde su inicio como cuerpo volado cerrado, pasando por la que puede incorporar o no resaltos en los muros laterales, a finalmente la formación de galerías acristaladas continuas.

En el caso del modelo de casa norteña, más propiamente burgalés, la fachada principal es de fábrica de mampuesto y sillería. Es realmente sobria y sobre todo muy cerrada, con huecos pequeños. Aparece el balcón con un hueco de mayor tamaño protegido por un alero. Se observa el cuidado en la labra de la madera, demostrando la fama de los carpinteros de estos pueblos. En función de la zona y el acceso que tuvieran a la piedra las casas se construyen con una cuidada sillería o las piezas de piedra arenisca de sillería se dejan para los recercados de puertas y ventanas.



103/ Vivienda en el Valle de Mena

La arenisca es sin duda la piedra más utilizada en la construcción en esta zona. Permitía obtener sillares de gran tamaño para la formación de huecos en los muros para ventanas y puertas. El inconveniente de la arenisca es que se erosionaba con facilidad y era heladiza por su capacidad para absorber agua. También encontramos pueblos en que se utilizaba la arenisca y la caliza a la vez. La organización de la casa tradicional de esta zona destina la planta baja a los animales y la superior a las estancias vivideras. De esta forma evitaban la humedad del suelo y aprovechaban el calor generado por los animales. La casa se divide en dos partes, dos crujías, por un muro de piedra central paralelo a la fachada principal que se eleva hasta el caballete de la cubierta a dos aguas.

En la segunda mitad del siglo XVIII se construyen una serie de casas señoriales de gran porte, conforme a un mismo modelo: casas de piedra, exentas, planta cuadrada, dos alturas más bajo cubierta, cubierta a 4 aguas con grandes aleros, y con una disposición en fachada de tres huecos por planta, con simetría en el centro, respecto a una puerta de gran tamaño y con dintel abovedado. Es la tipología predominante en esta zona y se construye durante todo el siglo XIX. Están construidas en piedra caliza, de sillería en huecos, esquinales e impostas y de mampostería en el resto de los paños. Desde finales del siglo XIX la mampostería se revoca total o parcialmente y suele aparecer un balcón de pequeño tamaño en la segunda planta, centrado sobre la puerta. En la mayoría de las casas construidas desde finales del siglo XIX los paños de mampostería están revocados, dejando al descubierto solo los sillares de huecos y esquinas. Estos revocos eran morteros de cal y arena, que han asegurado la integridad de las fábricas.

En el este del Valle de Mena encontramos las casas de influencia vasca. Estas comparten muchas características con las citadas anteriormente, empleando sillería en huecos y esquinales y mampostería revocada en el resto del muro, son casas construidas a partir del siglo XIX en piedra caliza, presentan una cubierta a dos aguas, con el caballete perpendicular a la fachada principal. La cubierta vuela sobre las cabezas de las vigas, que a su vez soportan unos cabios paralelos a la fachada, preservando la entrada a la casa. También es posible encontrar ejemplos en que la escalera aparece exenta, similar a algunos ejemplos de casas norteñas asturgalaicas.



i04/ Vivienda en el Valle de Mena

03. CARÁCTERÍSTICAS EDIFICACIONES DE LA LÍNEA FERREA



i05/ Alero cubierta vivienda en Santa Gadea



i06/ Alero cubierta estación de Trespaderne

En esta tipología de estaciones del norte de la provincia de Burgos encontramos similitudes con la arquitectura tradicional del lugar muy influida por la cántabra y la vasca. Algunos de los elementos que identificamos comunes son el sistema constructivo de la cubierta. Las cubiertas se construían con una estructura de madera que cargaba en los muros, sobre la que iba una estructura secundaria de cabrios, vigas de pequeña sección inclinadas en el sentido de la pendiente, sobre estos se colocaba un tablero y la teja árabe, en el caso de las estaciones se emplea una teja plana moderna. La cubierta vuela sobre las cabezas de las vigas que sobresalen del muro, sobre estas se apoyan los cabrios paralelos a la fachada principal. Este vuelo de la cubierta protege la fachada y la entrada a la estación, al igual que ocurría en las casas de influencia vasca donde la cubierta volaba para proteger el acceso a la casa.



i7/ Vivienda en Pedrosa de Valdeporres



i8/ Estación de Ciudad Dosante

La casa montañesa o cántabra, se caracterizaba por el balcón corrido o solana, que se encontraba protegido por salientes del muro que vuelan a la par que él, a modo de resaltos pétreos del paño de fábrica de la fachada, rematados en su parte inferior con una moldura a modo de ménsula que adopta generalmente forma de talón. En las estaciones del ferrocarril Santander-Mediterráneo no aparece este balcón corrido o solana, sin embargo, sí que encontramos el resalto del muro en los extremos tanto de la fachada principal como de la trasera, rematado en su parte inferior en forma de talón, como ocurría en las casas cántabras.



i09/ Vivienda en la Merindad de Montija



i10/ Estación de Trespaderne

La relación material es directa entre las construcciones típicas del norte de Burgos y estas estaciones. Pero además de la utilización de piedra caliza propia de la zona, se observan semejanzas en la forma de emplearla, tanto en las casas populares como en las estaciones las piezas de sillería se colocan en los recercados de las ventanas y las puertas, también vemos como en ambos casos aparecen en las esquinas. Los paños se construyen con mampostería, que se protegía del agua mediante un revoco, esto aparece en la arquitectura tradicional y en la propia del ferrocarril S-M. En la actualidad en la conservación de estas estaciones se ha optado por eliminar el revoco de sus fachadas, permitiéndonos ver los muros de piedra de mampostería. También se puede observar cómo en ambas construcciones se construye un zócalo, para mantener alejada la humedad de la piedra caliza y evitar la erosión.



i11/ Vivienda Valle de Mena



i12/ Estación de Ciudad-Dosante

Cuando comparamos la arquitectura de las estaciones del Santander-Mediterráneo con los ejemplos de viviendas de influencia vasca y con los que se han construido en la zona del valle del Mena en el último siglo, la relación es directa. A parte de los elementos citados anteriormente, se puede observar cómo ambos casos comparten la simetría en los huecos de la fachada, la aparición de huecos de mayor tamaño para dar salida a balcones de forja. Incluso se observan similitudes en la organización interior del edificio, tradicionalmente en las viviendas se colocaban en planta baja los animales y los pajaros, mientras que la vivienda se llevaba a la parte superior, de esta forma se alejaba de la humedad y se aprovechaba mejor el calor. En las estaciones vemos como se sigue esta misma lógica, de forma que en la planta baja se sitúan los usos técnicos mientras que la vivienda se llevaba a la planta superior. En el interior las distribuciones guardan un gran parecido ya que ambos edificios se organizaban mediante dos crujías paralelas a la fachada.



i13/ Estación de Brizuela en 1933



i14/ Estación de Poza de la Sal en 1933

04. SISTEMA CONSTRUCTIVO

En toda la línea hay un total de 56 estaciones, apartaderos y apeaderos. Estas dependencias se diferenciaban entre estaciones, de primera de segunda y de tercera clase, apartaderos y apeaderos. Estas instalaciones se complementan con edificios independientes que albergaban los servicios, almacenes, viviendas para los guardas de los pasos a nivel y depósitos de agua.

A menudo las estaciones se encontraban lejos de la población a la que daban servicio y esto se debía a motivos técnicos, ya que se buscaban terrenos lo más llanos posibles, que ofrecían condiciones más favorables para la arrancada de las locomotoras de vapor y que estuvieran próximos a fuentes de agua para dichas locomotoras. Su vocación era el transporte de mercancías frente al de pasajeros, por ello en ocasiones se prescindía de la comodidad de los habitantes de la población en favor de las mejores condiciones técnicas.

Las estaciones del ferrocarril Santander-Mediterráneo responden a unas tipologías normalizadas donde disponen de un espacio apropiado destinado a los viajeros, despacho para el jefe de la estación y vivienda. Se puede diferenciar la arquitectura del tramo norte (Burgos-Cidad) y del tramo sureste (Burgos-Hontoria del Pinar), pese a que todas las construcciones se llevaron a cabo en poco más de un año.

Se trata de construcciones bien dimensionadas, al contrario de las que se estaban llevando a cabo esos años por el estado en el resto de España, que muchas veces tenía unas dimensiones desproporcionadas con el uso que se iba a hacer de ellas.

Emplean un sistema constructivo tradicional, de cerramientos de fachada a base de muros de carga portantes, realizados en mampostería de fábrica de ladrillo macizo o de mampostería de piedra del lugar, empleando caliza o arenisca en función de la zona donde se encuentra la estación. Estos aparejos no están tratados para ser vistos, sino que recibían un revestimiento superficial a base de morteros con acabado de color y elementos decorativos, como recercados, esquineros y falseamientos de estructuras de madera, generalmente en hastiales de plantas bajo cubierta.

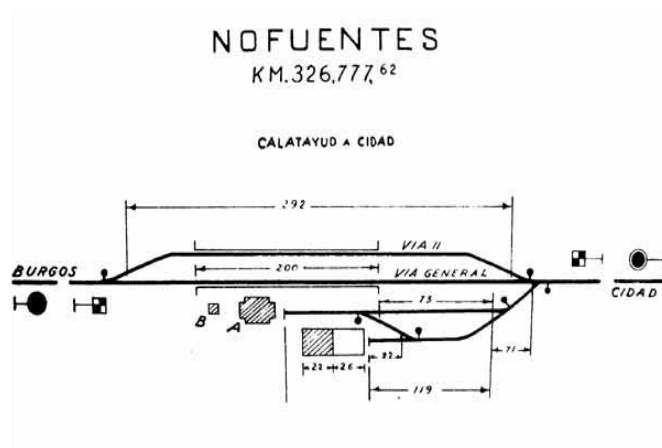
Los forjados de las plantas están siempre realizados con viguetas de madera (cuartones), generalmente de pino del país, sobre las que se crea un forjado utilizando el sistema de lámina de ladrillo a panderete, sobre él se apoya un pavimento de baldosa hidráulica tomada con mortero. El forjado de la cubierta se ejecuta con estructura de madera, una cubierta tradicional de pequeñas cerchas, con correas de reparto secundarias sobre las que se apoyan los cabrios de madera en sentido de la pendiente, sobre ello se coloca un tablero de ladrillo a panderete que sirve de apoyo para la teja de cobertura. Este sistema constructivo, obliga a contar con aislamiento térmico, esto se consigue con un falso techo tradicional a base de teguillo de listones de madera de pequeña escuadría, que al ser revestidos de yeso dan un aspecto de falso techo continuo. El acabo interior es pintura.

Las escuadrías de madera que aparecen en el exterior, en la formación de los aleros, se protegen mediante un revestimiento de madera al modo de tarima machihembrada que protege la madera estructural de las inclemencias del tiempo de la zona y que tiene un acabado de pintura al aceite de color verde oscuro.

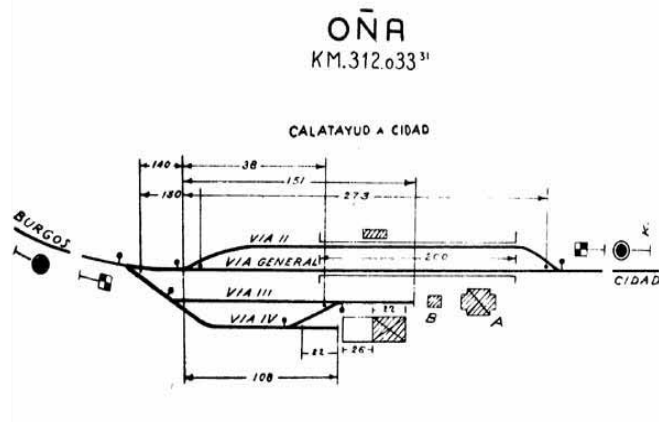
La cobertura de todas las edificaciones es teja cerámica prensada del tipo teja plana en color rojizo, que corresponde no a la teja tradicional del lugar que sería la teja árabe, sino a un modelo procedente de Europa, que tiene un proceso de fabricación industrial. En este sentido se ve la influencia de los ingenieros ingleses que estaban participando en la construcción del ferrocarril.



115/ Interior estación de Poza de la Sal, 2021



i16/ Esquema de vías No Fuentes



i17/ Esquema de vías Oña

05. ESTACIONES DE TERCERA CLASE

01. Esquema de vías estaciones de tercera clase

Por lo general las estaciones de tercera clase contaban con similares instalaciones:

- Edificio de viajeros (A)
- Muelle de carga cubierto y descubierto (C)
- Edificio independiente que albergaba los servicios (B)

Además, a estas instalaciones en algunos casos se les sumaban otras:

- Marquesina para la espera de los viajeros en el andén de la vía de cruce
- Depósitos de agua

Estas edificaciones no siempre se encontraban colocadas de la misma manera, en unos casos aparecen todas en el mismo lado de las vías, mientras que en otros casos el edificio de viajeros y el muelle de carga aparecen enfrentados, separados por las vías, como es el caso de Ciudad-Dosante. Tampoco aparecen las instalaciones orientadas de un mismo modo, pudiendo responder a soleamientos u otros factores. La localización de las estaciones y demás instalaciones ferroviarias tampoco se veían determinada por la cercanía a la localidad que diera servicio como podemos ver en Poza de la Sal, donde la estación se encuentra a varios kilómetros del núcleo de la población. La posición y la orientación solo responden a cuestiones técnicas, se busca que las vías se encuentren en un terreno lo más llano posible, para facilitar el arranque de las locomotoras.

Las instalaciones del ferrocarril solían contar con el mismo esquema de vías compuesto por lo general por tres vías, una para cruce y alcance de trenes, otra de apartadero que acababa en la fachada del edificio de viajeros, y otra que acababa en el muelle de carga descubierto.

02. Tipología de las estaciones del tramo norte del S-M.

Esta tipología se puede encontrar a lo largo de toda la línea salvo en el tramo Burgos-Cabezón de la Sierra, el primero en ser inaugurado. Lo que diferencia las estaciones de tercera clase del tramo norte respecto a las del tramo sur es que éstas se desarrollan en dos plantas. En la planta baja se encuentran las dependencias relaciones con el uso del edificio como estación y la planta primera se destina a vivienda, a la que se accede a través de una escalera exterior adosada en un lateral.

Se trata de unas construcciones inspiradas en la arquitectura popular lugareña, sencillas y elegantes sin excesiva ornamentación.⁰²

El conjunto de la edificación se cubre con una cubierta a dos aguas, con los hastiales dando a la vía de acceso y al andén. En la fachada del andén y una de las laterales en planta baja, se adosan estancias de servicios, que se cubren con cubiertas a tres aguas.

Respondía a un modelo unificado en disposición de vías, en instalaciones y en edificaciones. En la planta inferior se encuentran las dependencias técnicas: Vestíbulo, sala de espera, factoría, oficina de circulación y caseta de enclavamientos. Esta se encontraba en un volumen que sobresalía del edificio, con tejado a tres aguas, y amplios ventanales para una buena visibilidad, a la cual se accedía desde la propia oficina de circulación. Se trata de una organización muy operativa, que permite al jefe de estación efectuar el movimiento de las señales, sin tener que salir de la oficina.

A este tipo de edificaciones pertenecen las estaciones del tramo Norte entre las que se encuentran, Sotopalacios, Peñahorada, Poza de la Sal, Oña, Trespaderne, Nofuentes, Brizuela y Ciudad-Dosante, mientras que en el tramo sur esta tipología solo aparece en Hontoria del Pinar y Rabanera del Pinar.

02. Ver páginas de la 44 a la 49

ESTACIÓN TIPO TRAMO NORTE

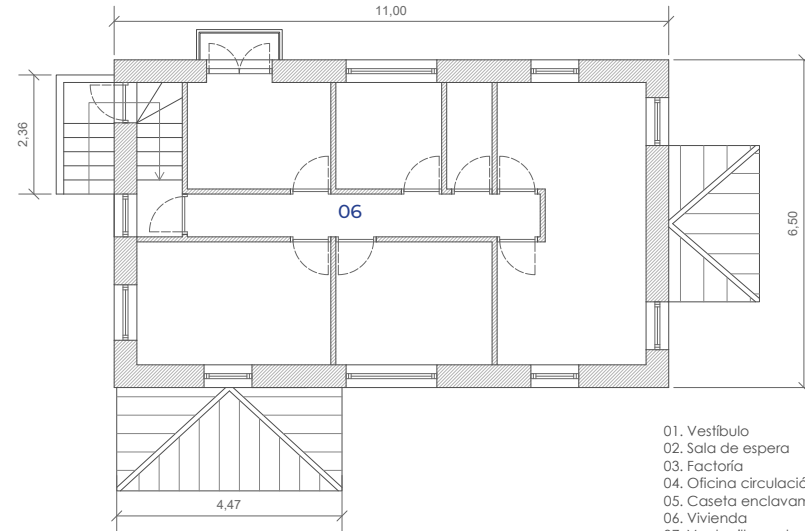
ALZADO LATERAL DERECHO



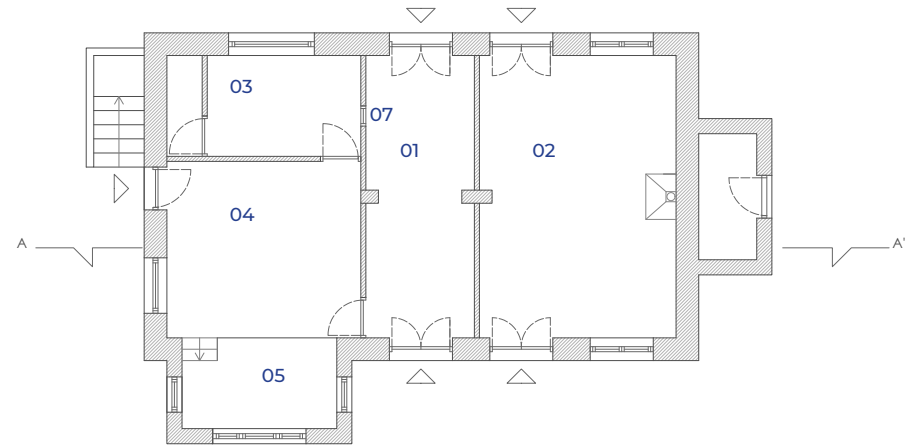
ALZADO LATERAL IZQUIERDO



PLANTA PRIMERA



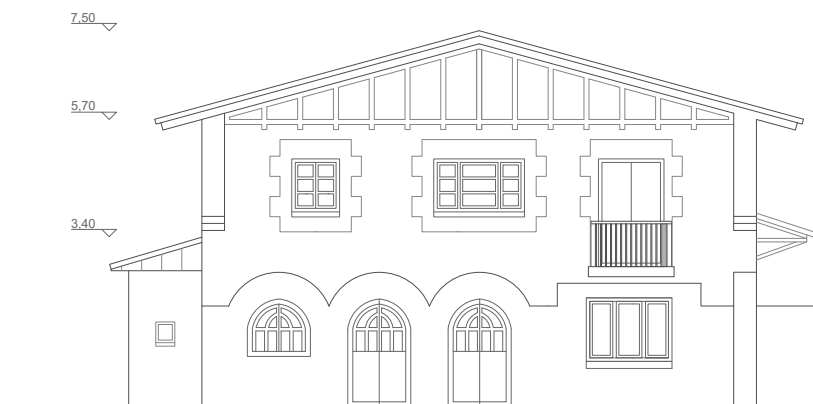
PLANTA BAJA



| | |
|----------------------------------|----------------------|
| 01. Vestibulo | 10.60 m ² |
| 02. Sala de espera | 21.90m ² |
| 03. Factoría | 6.60m ² |
| 04. Oficina circulación | 14.35m ² |
| 05. Caseta enclavamiento | 4.10m ² |
| 06. Vivienda | 56.50m ² |
| 07. Ventanilla venta de billetes | |



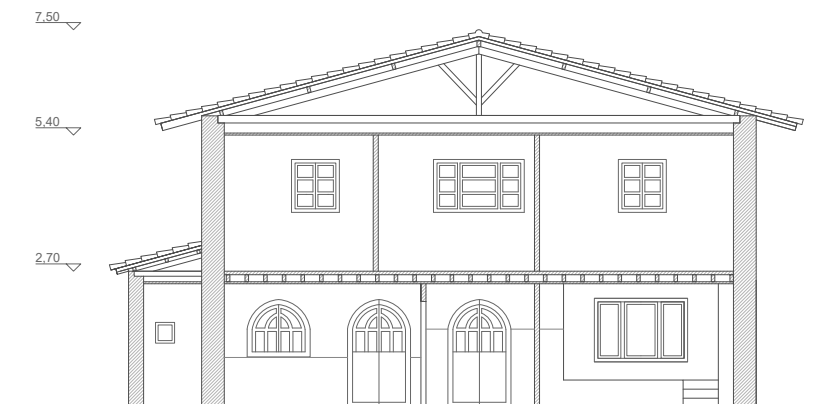
ALZADO



ALZADO VÍAS

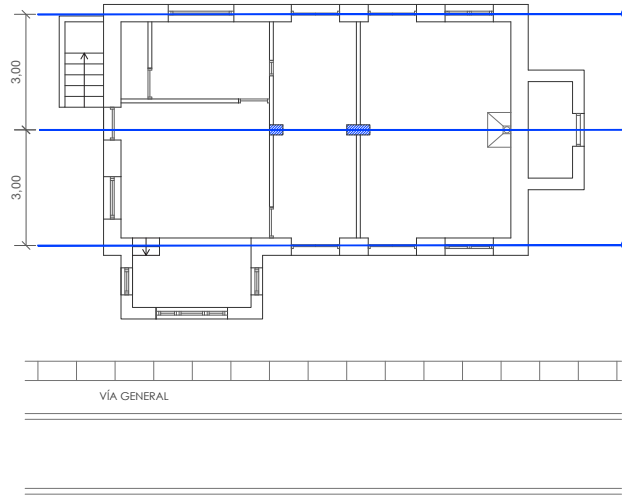


SECCIÓN A-A'



ESTRUCTURA

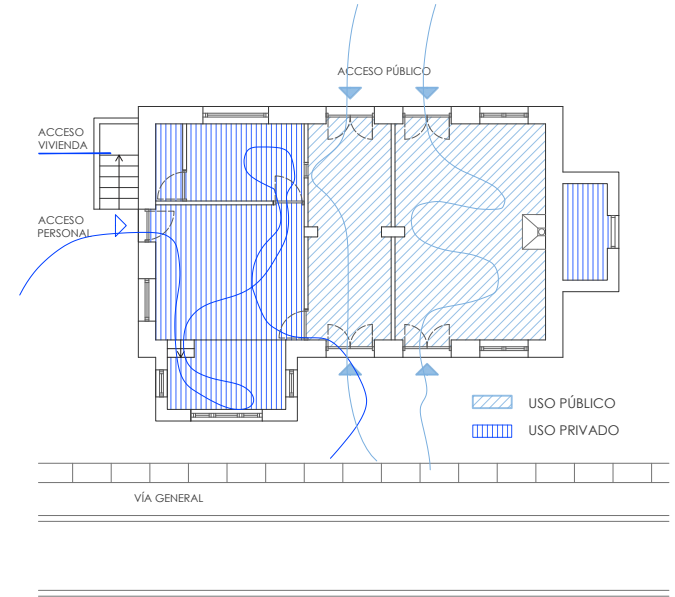
El forjado de techo de planta baja se apoya en los muros de las fachadas principales y en una línea intermedia de pilares de madera, se crean así dos vanos de 3 metros. Se trata de un forjado de madera, se colocan viguetas desde esta línea de pilares intermedia hasta los muros de carga de fachada y sobre estas directamente un pavimento de madera. El forjado queda oculto desde la planta inferior por un falso techo de pequeños listones de madera.



CIRCULACIONES

La mitad de la superficie en planta baja se destina a usos privados, en los que se ubican la caseta de enclavamiento, oficina y ventanilla de venta de billetes, a estos espacios se puede acceder directamente desde el exterior sin necesidad de pasar por el vestíbulo común y todos ellos se encuentran comunicados. También existe un acceso independiente a la vivienda del personal a través de una escalera exterior.

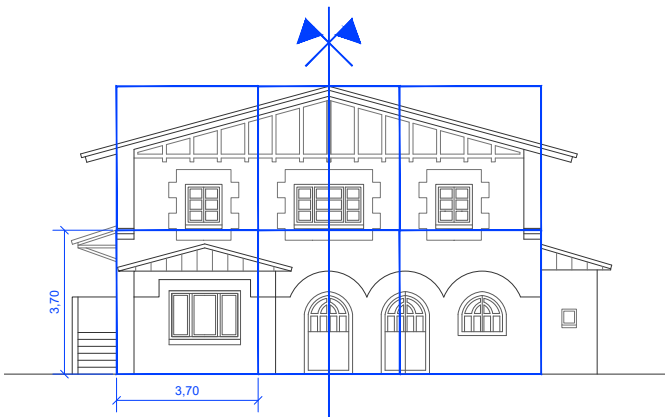
El resto de la planta se destina al vestíbulo general y la sala de espera, ambos espacios cuentan con dos accesos uno orientado hacia las vías y otro en dirección contraria, en la mayoría de los casos este acceso se orienta hacia la población.



COMPOSICIÓN

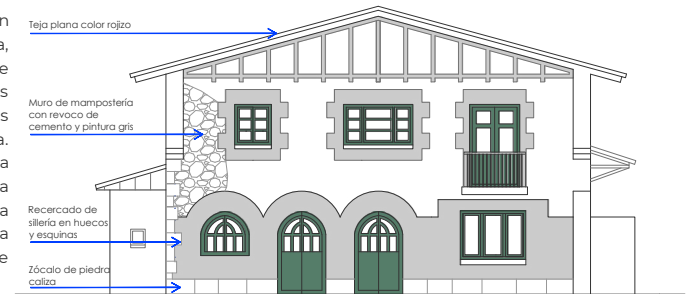
Tanto en la fachada que da a las vías como en la fachada opuesta la simetría es fácilmente perceptible, se trata de un elemento característico de las viviendas de influencia cántabra de esta zona, las fachadas aparecen divididas en tres partes.

Además se pueden encontrar proporciones en la fachada, la cual se puede inscribir dentro de 6 cuadrados de 3,70 metros de lado.



SISTEMA CONSTRUCTIVO

Las fachadas están realizadas en mampostería de piedra caliza, sobre la que se da un revoco y se pinta, los recercados de los huecos, el zócalo y los esquineros se realizan en piedra de sillería. Las carpinterías son de madera pintadas en color verde. Y la cubierta se resuelve con una estructura de madera sobre la que se colocan tejas planas de color rojizo.



Análisis estaciones tipología unificada tramo norte del ferrocarril S-M en Burgos



Inventario estaciones de 3ª, tipología tramo norte

| | |
|-----------|------------------------------|
| 366,28 km | Final de la línea |
| 365,76 km | CIDAD-DOSANTE |
| 355,00 km | BRIZUELA |
| 345,61 km | HORNA-VILLARCAYO |
| 321,56 km | MEDINA DE POMAR |
| 326,78 km | NOFUENTES |
| 321,56 km | TRESPADERNE |
| 312,03 km | OÑA |
| 301,37 km | POZA DE LA SAL |
| 273,06 km | PEÑAHORADA |
| 265,8 km | SOTOPALACIOS |
| 251,14 km | BURGOS-SAN ZOLES |
| 239,99 km | MODÚBAR |
| 237,75 km | COJÓBAR |
| 230,82 km | LOS AUSINES |
| 224,26 km | REVILLA DEL CAMPO |
| 210,54 km | CAMPOLARA |
| 197,17 km | BARBADILLO DEL MERCADO |
| 191,44 km | SALAS DE LOS INFANTES |
| 186,52 km | CASTRILLO DE LA REINA |
| 178,59 km | CABEZÓN DE LA SIERRA |
| 170,24 km | RABANERA DEL PINAR |
| 162,40 km | HONTORIA DEL PINAR |
| 95,89 km | SORIA |



i18/ Estación de Ciudad-Dosante, 2021

ESTACIÓN DE CIUDAD-DOSANTE

Se encuentra entre los pueblos de Ciudad de Valdeporres y Dosante, en el norte de la provincia de Burgos. Se construye en 1930. Se trata de la estación terminal del ferrocarril Santander Mediterráneo donde se producía el enlace con el ferrocarril de La Robla que conectaba La Robla (León) con Bilbao. La estación se encuentra en el punto kilométrico 365,7, pero la vía moría 800 metros más adelante, estando el kilómetro 0 en Calatayud. A 800m de la estación se encontraba un muro de contención y sobre él la vivienda del agente ferroviario. En ese punto convergían las dos líneas, cada una se encontraba a una altura y eran de anchos diferentes, se construyeron rampas y plataformas para facilitar el transbordo de mercancías sobre todo carbón procedente de La Robla y viajeros. En la actualidad se encuentra en ruinas, abandonada desde su cierre.



i19/ Estación de Brizuela, 2021

ESTACIÓN DE BRIZUELA

Localizada en Brizuela, en el norte de la provincia de Burgos, se construye en el año 1930. En la actualidad se encuentra en muy buen estado ya que se le ha dado un nuevo uso como albergue rural y restaurante. La estación se encuentra totalmente restaurada, en su restauración se despojó a los muros de la pintura, dejando vista la piedra desnuda. También se ha añadido una marquesina sobre las puertas que darían en su día al arcén. En su estado original la estación se parecería mucho a la de Ciudad-Dosante, en la actualidad lo único que queda de ese parecido es la volumetría de la estación y la disposición de puertas y ventanas.

También se encuentra arreglado el edificio de servicios, la marquesina de la vía de apartado y el almacén que se ha convertido en vivienda.



i20/ Estación de Nofuentes, 2021

ESTACIÓN DE NOFUENTES

Ubicada en la población de Nofuentes, en el kilómetro 326,7; se construye en el año 1930. Siguiendo la misma tipología que las estaciones de Ciudad-Dosante y Brizuela, cuenta con un edificio para viajeros, un almacén y el edificio de servicios. En las tres localidades estas instalaciones son prácticamente iguales. Su estado actual es bastante bueno, ya que fue vendida a un particular que la reconvirtió en vivienda, conserva incluso los colores originales, las carpinterías pintadas de verde y los recercados grises. La cubierta también se ha arreglado, reemplazándose las tejas por unas nuevas.

En 2013 fue vendida por Adif a un particular, es la única estación de la provincia de Burgos que Adif ha conseguido vender.



i21/ Estación de Trespaderne, 2021

ESTACIÓN DE TRESPADERNE

A las afueras del pueblo de Trespaderne, se construye en 1930. Al terminar la primera guerra mundial, el Ministerio de Guerra pidió el paso de la línea por esta localidad, ya que tenía interés defensivo, facilitando una conexión con Miranda de Ebro y con Bilbao. Tenía el mismo esquema que la de Nofuentes, salvo porque en la estación de Trespaderne aparecía una vía a mayores, se trataba de una derivación particular para un silo. En 1984 la línea se cierra al tráfico sin embargo en 1991 un tren especial recorre el tramo Burgos-Trespaderne para transportar un transformador a la central de Santa María de Garoña. Se ha convertido en un Albergue juvenil mientras que el almacén es el centro de interpretación de Arqueológica Desfiladero de la Horadada. Durante su rehabilitación se despojó a las fachadas del cemento y la pintura, para dejar el muro de piedra desnudo.



i22/ Estación de Oña

ESTACIÓN DE OÑA

La estación se encuentra en Oña, una importante población del noroeste burgalés, se construye en 1929. En la actualidad es un Albergue municipal, el edificio de servicios y el almacén se han convertido en un polideportivo. El edificio de viajeros no ha sufrido modificaciones en su geometría, pero no presenta los colores originales, durante su restauración se pintó de color azul y las características carpinterías pintadas de color verde se sustituyeron por otras de madera natural. Además, la escalera exterior se cubrió. El almacén y los aseos también han sido restaurados y convertidos en un polideportivo, anexionando una pieza que sirve para conectar las dos preexistencias. En las inmediaciones de la estación todavía perduran en estado ruinoso fábricas, desde esta estación partían trenes de mercancías con patatas.

Inventario estaciones de 3ª, tipología tramo norte



i23/ Estación de Poza de la Sal, 2021

ESTACIÓN POZA DE LA SAL

La estación pertenece a la localidad burgalesa de Poza de la Sal, pero se ubica a 6km del pueblo, fue inaugurado en el año 1929. La estación se encuentra en el kilómetro 301,3 de la línea Santander-Mediterráneo, es posible que su actividad hubiese sido mayor si hubiera estado situada más cerca del pueblo, ya que se trata de una importante población, donde tuvo mucho peso la producción de sal.

Contaba con edificio de viajeros, muelle de carga, marquesina para los viajeros cuyo tren parase en la vía de apartado y edificio de servicios. En dirección Burgos, a 50 metros, existe un paso a nivel, con casa y caseta. En la actualidad todas las instalaciones se encuentran en estado de ruina posiblemente por la lejanía con el pueblo.



i24/ Estación de Peñahorada, 2015

ESTACIÓN DE PEÑAHORADA

Se trata de la estación del final del primer tramo inaugurado de la parte norte del S-M, el tramo Burgos-Peñahorada, se inaugura el 25 de agosto de 1928. Es un misterio la razón por la cual la estación se encuentra a más de un kilómetro de la localidad que le da nombre, cuando las vías atraviesan esta, pero esta es una situación que nos encontramos en más estaciones de la línea.

Es una estación tipo del S-M, con vía general, secundaria con un refugio para que se pudieran resguardar los pasajeros, y dos toperas hacia el muelle descubierto y al lateral del cubierto. La peculiaridad que presenta este esquema es que contaba con un cargadero entre el muelle y la salida a Ciudad. El estado actual tanto del almacén, el edificio de viajeros y demás dependencias es completamente de ruina.



i25/ Estación de Sotopalacios

ESTACIÓN SOTOPALACIOS

La estación de Sotopalacios es la última antes de llegar a Burgos, en el kilómetro 265,95; de la misma forma que la de Peñahorada fue inaugurada en 1929. Al contrario que muchas de las anteriores estaciones, esta se encontraba situada en pleno casco urbano de la población de Sotopalacios.

Contaba con el esquema normalizado de las estaciones del tramo norte, y entre las instalaciones estaban, el edificio de viajeros, el de servicios, un almacén y una marquesina en la vía de sobrepaso. En la actualidad todas estas dependencias se encuentran en estado de ruina, víctimas de los grafitis y con las cubiertas hundidas, sumado a que la noche de año nuevo el edificio de viajeros perdió el techo en un incendio.



i26/ Estación de Rabanera del Pinar

ESTACIÓN RABANERA DEL PINAR

Estación del S-M situada en Rabanera del Pinar, en el sureste de la provincia de Burgos. La estación se encuentra en el kilómetro 170,2 de la línea y las instalaciones entraron en servicio en el año 1929 con la inauguración del tramo Cabezón de la Sierra-Soria. Presenta el mismo estilo que las estaciones que nos encontramos en el norte de la provincia pese a encontrarse a 100 kilómetros de la última de esta tipología. En la actualidad todas las dependencias se encuentran en muy buen estado ya que se ha convertido la estación en un alojamiento rural. El edificio de viajeros alberga las habitaciones y en su restauración ha mantenido el color original de la fachada. El edificio de servicios se ha transformado en un bungalow y en la marquesina de la vía de sobrepaso se ha construido un merendero. También se han conservado el muelle cubierto, el depósito y la aguada.



i27/ Estación de Hontoria del Pinar, 2020

ESTACIÓN DE HONTORIA DEL PINAR

La estación de Hontoria del Pinar es la última de la provincia de Burgos en dirección Calatayud. En el kilómetro 162,40 de la línea, esta estación tiene el mismo diseño que sus dos colaterales. Es una de las siete paradas que van desde Salas de los Infantes, hasta Navaleno, todas tenían la categoría de estación, por las necesidades de carga de mercancías y el número estimado de pasajeros. Este pueblo se dedicaba a la industria maderera, y es aquí donde se funda la primera fábrica de resinas de España en 1844, el ferrocarril era la forma de dar salida a estas mercancías. En la actualidad la estación se ha convertido en un albergue de turismo rural y el edificio de servicios en un apartamento, situado a las puertas del cañón de río Lobos. La imagen de la estación es muy distinta de la que fuera la original, ya que se han cambiado completamente los colores de las fachadas.

03. Tipología de las estaciones del tramo sur.

Esta tipología se puede encontrar en el tramo Burgos-Cabezón de la Sierra, el primero de toda la línea en ser inaugurado el 14 de agosto de 1927. Estas estaciones se localizan todas en el sur-este de la provincia de Burgos en dirección a Soria.

En este tramo los edificios de viajeros se diferencian de los anteriores en que se desarrollan exclusivamente en planta baja, con una composición de casi total simetría, en la que la planta rectangular y alargada tiene dos cuerpos que sobresalen que enmarcan la parte central de la fachada la cual da al andén, mientras que la fachada de acceso desde la localidad es totalmente plana.

El eje de simetría es el vestíbulo, y a cada lado se sitúan, las dependencias técnicas y la vivienda del jefe de la estación, respectivamente. Las características son similares al caso anterior, pero en una sola planta. En los dos volúmenes que sobresalen se encuentran la caseta de enclavamiento y el salón de la vivienda. El volumen se cubre con una cubierta a dos aguas, a la que se añaden las cubiertas de los dos volúmenes salientes, resueltos estos a tres aguas ya que se elimina solo parcialmente el hastial con una solución muy utilizada en la arquitectura septentrional europea.

A este tipo de edificación corresponden las estaciones de Modúbar de la Emparedada, Cojóbar, Los Ausines, Revilla del Campo, Campolara, Barbadillo del Mercado, Castrillo de la Reina y Cabezón de la Sierra. Estas poblaciones en la actualidad la mayoría no llegan a los 100 habitantes a excepción de Modúbar de la Emparedada que, debido a su cercanía con Burgos, ha aumentado su población los últimos años hasta los 700 habitantes. En el momento que se construye la línea del ferrocarril el pueblo con el número de habitantes más alto era Castrillo de la Reina con 920, seguido de Barbadillo con 706 y los Ausines con 544. Si comparamos estos datos con las poblaciones de los pueblos del tramo norte en el momento de construcción del ferrocarril observamos que las del tramo sur son significativamente menores.

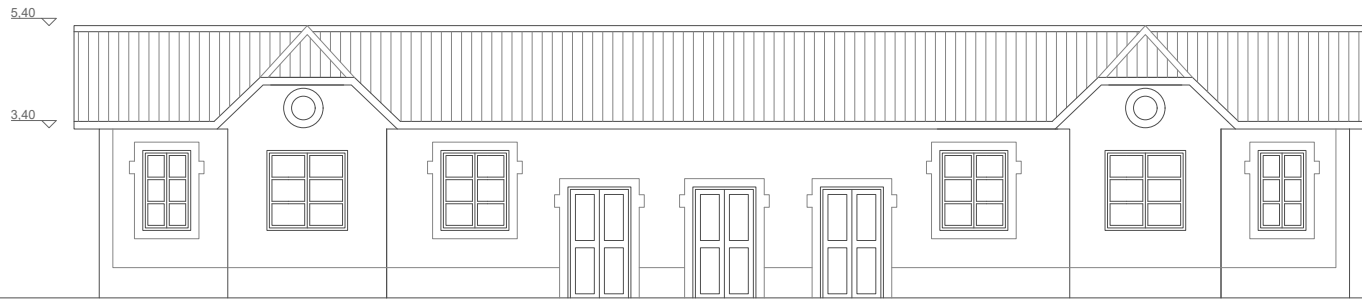
En Medina de Pomar la población en 1930 era de 2.820 habitantes, en Villarcayo y Poza de la Sal superaban los 1.500 habitantes y Trespaderne contaba con 1.215. Esto nos hace entender porqué las estaciones que encontramos en el tramo sur eran de una sola planta, más sencillas y más modestas que las del tramo norte. Exceptuando la estación de Salas de Los Infantes, la cual pertenece a una tipología única en toda la línea, es la tercera estación más grande de todo el trazado del Santander-Mediterráneo, por detrás de la de Soria y la de Burgos.

Si hablamos de la materialidad, también observamos diferencias entre estas estaciones y las del tramo norte. El estado pésimo de las instalaciones nos permite conocer cual es la composición de los muros, hasta Castrillo de la Reina, tanto los edificios de viajeros como la mayoría de los almacenes se construyen con ladrillo, sobre el que se aplica un revoco y pintura, solo las estaciones de Castrillo de la Reina y Cabezón de la Sierra están construidas en piedra, ésta al contrario que en los casos antes mencionados del norte de la provincia no se encuentra cubierta con un revoco, sino que se deja vista.

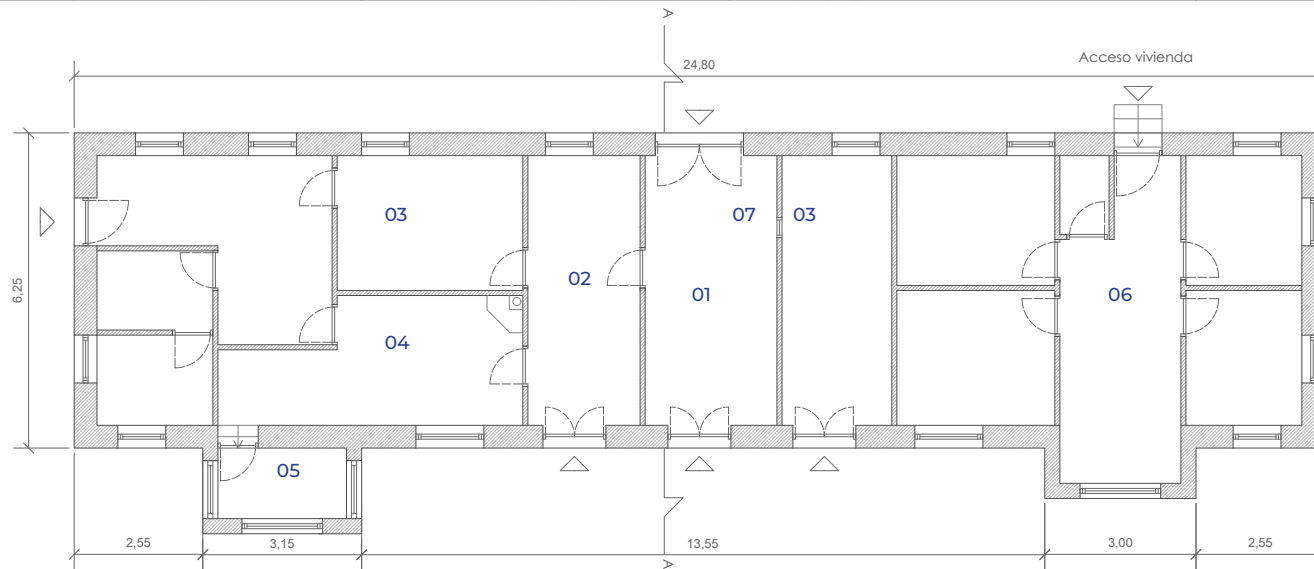
La piedra aparece en las construcciones a partir de Salas de los Infantes, nos encontramos en la comarca de Sierra de la Demanda, comarca cruzada por el río Arlanza, donde los principales recursos económicos son a parte de la agricultura y ganadería, las industrias madereras y la piedra arenisca. La piedra arenisca empleada en las estaciones de Castrillo de la Reina, Cabezón de la Sierra y Salas de los Infantes, era fácil encontrarla en la zona, donde hay una amplia variedad de tipos y esto repercute en una amplia diversidad cromática y de texturas. Los puntos de extracción de estas rocas se encuentran, por lo general, dentro de los propios términos municipales, contando la mayoría de los núcleos con sus propias canteras, desde las que se autoabastecían del material necesario para sus obras.

ESTACIÓN TIPO TRAMO SUR

ALZADO VÍAS



PLANTA BAJA



| | |
|----------------------------------|---------------------|
| 01. Vestibulo | 14,00m ² |
| 02. Sala de espera | 12,00m ² |
| 03. Factoría | 11,60m ² |
| 04. Oficina circulación | 36,60m ² |
| 05. Caseta enclavamiento | 3,60m ² |
| 06. Vivienda | 45,75m ² |
| 07. Ventanilla venta de billetes | |

VÍA GENERAL



ALZADO

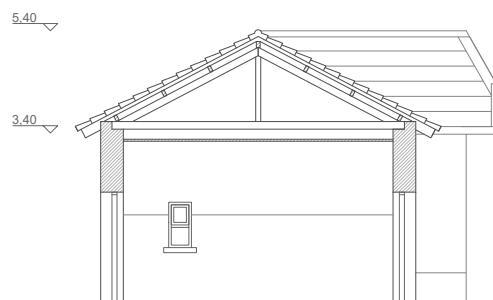


SECCIÓN A-A'

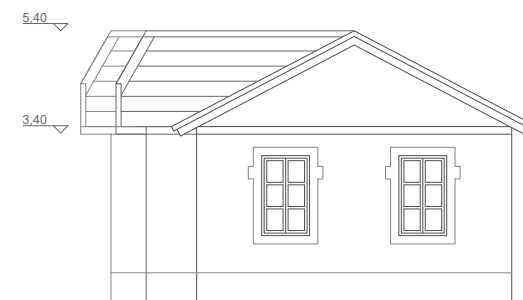
ALZADO LATERAL IZQUIERDO



SECCIÓN A-A'



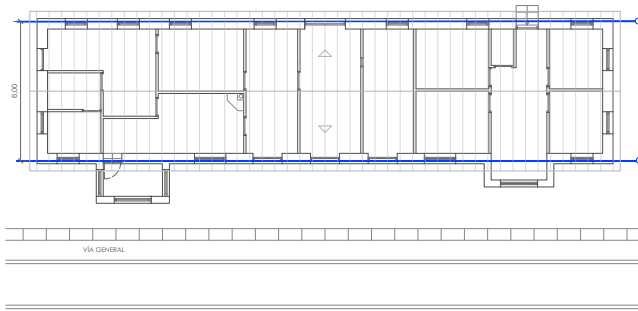
ALZADO LATERAL DERECHO



Planimetría estaciones tipología unificada tramo sur del ferrocarril S-M en Burgos

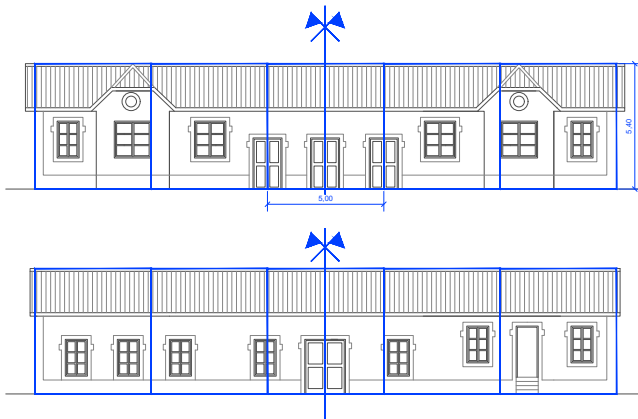
ESTRUCTURA

Esta tipología, más sencilla, solo cuenta con planta baja por lo que no necesita de forjados intermedios. La cubierta se compone de cerchas de madera que se apoyan en los extremos en muros de carga, estos muros de carga se corresponden con las fachadas principales. Estos muros en unos casos se construyen en ladrillo y en otros en piedra de la zona, en función de la facilidad para encontrar esta.



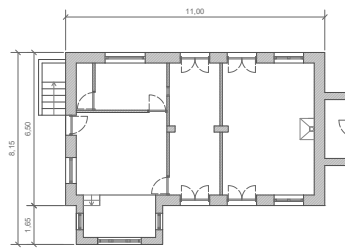
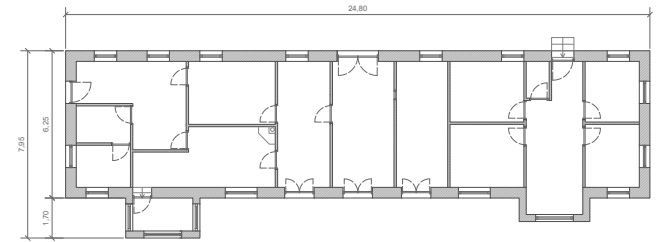
COMPOSICIÓN

La fachada hacia las vías se organiza con una perfecta simetría, mientras que la fachada opuesta también sigue este patrón de simetría, solo roto por los huecos que se corresponden con la vivienda, que se elevan, ya que el suelo de esta se encuentra elevado sobre la cota del terreno. Los alzados se componen mediante una trama de rectángulos de 5m x 5,4m; siguiendo esta trama se organizan los huecos.



DIMENSIONES

En cuanto a las dimensiones de esta tipología en comparación con la que encontramos sobre todo en el tramo norte de la provincia de Burgos, hablando en ambos casos de estaciones de tercera clase, es decir estaciones con la misma importancia, ambas presentan el mismo ancho de crujía. Sin embargo, estas estaciones muestran el doble de longitud que las del tramo norte, esto es debido a que se desarrollan en una sola planta por lo que en comparación tendríamos unas dimensiones totales muy similares.

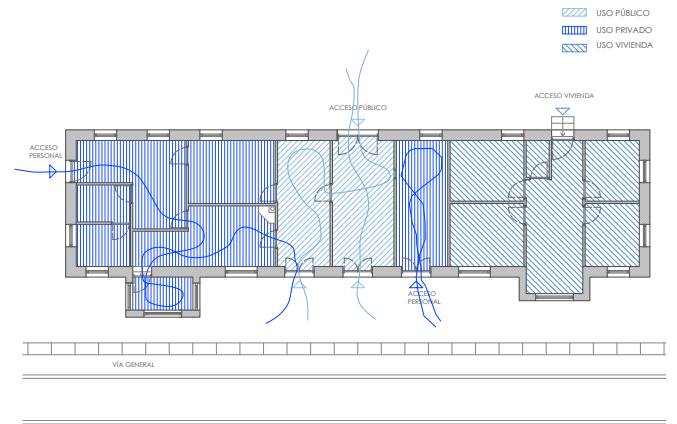


CUADRO COMPARATIVO SUPERFICIES

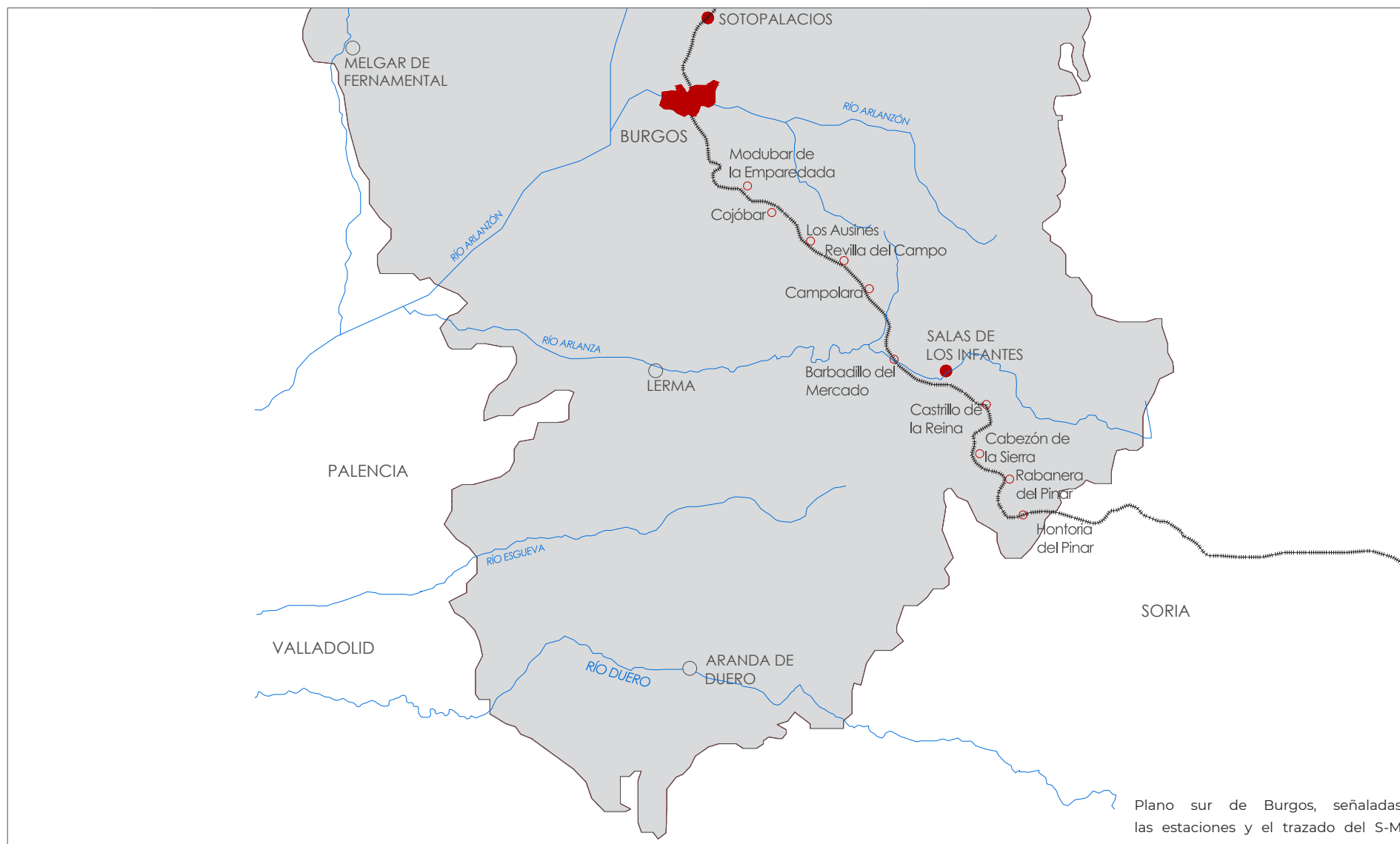
| T I P O | N O R T E | S U R |
|---------------|-----------------------|-----------------------|
| Usos públicos | 2,6 m ² | 32,5 m ² |
| Usos personal | 51,8 m ² | 25,05 m ² |
| Vivienda | 45,75 m ² | 56,50 m ² |
| T o t a l | 123,55 m ² | 114,05 m ² |

CIRCULACIONES

La planta se divide por un lado en la vivienda del personal y por otro en las dependencias relacionadas con el uso del edificio. Todos estos espacios se ubican en una sola planta. Dentro de los espacios destinados al uso del edificio como estación se reconocen una serie de espacios privados para uso del personal y otros como es el vestíbulo y sala de espera destinados a los viajeros.



Análisis estaciones tipología unificada tramo sur del ferrocarril S-M en Burgos



Inventario estaciones de 3ª, tipología tramo sur

| | |
|-----------|------------------------------|
| 366,28 km | Final de la línea |
| 365,76 km | CIDAD-DOSANTE |
| 355,00 km | BRIZUELA |
| 345,61 km | HORNA-VILLARCAYO |
| 321,56 km | MEDINA DE POMAR |
| 326,78 km | NOFUENTES |
| 321,56 km | TRESPADERNE |
| 312,03 km | OÑA |
| 301,37 km | POZA DE LA SAL |
| 273,06 km | PEÑAHORADA |
| 265,8 km | SOTOPALACIOS |
| 251,14 km | BURGOS-SAN ZOLES |
| 239,99 km | MODÚBAR |
| 237,75 km | COJÓBAR |
| 230,82 km | LOS AUSINES |
| 224,26 km | REVILLA DEL CAMPO |
| 210,54 km | CAMPOLARA |
| 197,17 km | BARBADILLO DEL MERCADO |
| 191,44 km | SALAS DE LOS INFANTES |
| 186,52 km | CASTRILLO DE LA REINA |
| 178,59 km | CABEZÓN DE LA SIERRA |
| 170,24 km | RABANERA DEL PINAR |
| 162,40 km | HONTORIA DEL PINAR |
| 95,89 km | SORIA |



i37/ Estación de Modúbar de la Emparedada

ESTACIÓN MODÚBAR DE LA EMPAREDADA

La estación coincide con el punto kilométrico 240 y se sitúa en la población de Modúbar de la Emparedada. En la actualidad esta estación se encuentra arrendada a un particular que la usa como vivienda privada. Se ha mantenido en perfecto estado, conservando los colores originales y rescatando elementos ferroviarios como el reloj o las señales. La estación se encuentra acompañada de un muelle de carga cubierto y descubierto y un edificio de servicios, al igual que las que veíamos en el tramo norte y de idénticas características.



i28/ Estación de Cojóbar

ESTACIÓN COJÓBAR

A solo dos kilómetros de la estación anterior, de idéntico diseño, se encuentra la estación de Cojóbar en el pueblo que le da nombre, kilómetro 237 de la línea. En este caso el esquema de vías es distinto al anterior, ya que el almacén se encuentra al otro lado de las vías respecto al edificio de viajeros. Tanto la estación como el almacén y el edificio de servicios se encuentran en buen estado ya que están habitados, pertenecen a las tipologías normalizadas.



i28/ Estación de Los Ausines

ESTACIÓN LOS AUSINES

La estación de Los Ausines se encuentra dentro del pueblo con este nombre, pese a ello, el estado de conservación es muy malo. Lo que en su día fuera la vivienda ha estado habitado en los últimos años y presenta un color distinto en la fachada. En algunos puntos la pérdida del mortero deja visto el muro, en este caso de ladrillo en lugar de ser de piedra, por tratarse de una zona en la que esta no abundaba. La estación estaba acompañada de un almacén de tipología unificada el cual en la actualidad presenta el tejado hundido y la maleza impide el paso. El estado del edificio de aseos es similar.



i28/ Estación de Revilla del Campo

ESTACIÓN REVILLA DEL CAMPO

La estación de Revilla del Campo en el kilómetro 224,25 de la línea del ferrocarril Santander-Mediterráneo, se encuentra en un estado de completa ruina. El tejado del edificio de viajeros se ha hundido casi en su totalidad y el estado de la cubierta del almacén no es mucho mejor. La estación contaba con una marquesina para que se resguardaran los viajeros en el segundo andén, está se encuentra igualmente en ruinas.



i28/ Estación de Campolara

ESTACIÓN CAMPOLARA

La estación de Campolara, se encuentra en el punto kilométrico 210,5 a casi un kilómetro del núcleo de la población. Tanto el edificio de viajeros como el almacén y la marquesina de la vía de sobrepaso se encuentran en muy malas condiciones. El edificio no conserva ninguna de las carpinterías, la cubierta en muchos puntos ha perdido la cobertura de tejas y se encuentra parcialmente hundida la estructura, las fachadas han perdido el mortero que las cubría y dejan ver el muro de piedra desnudo, en otros puntos estas se han visto atacadas por el vandalismo de los grafitis.

Inventario estaciones de 3ª, tipología tramo sur

| | |
|-----------|------------------------------|
| 366,28 km | Final de la línea |
| 365,76 km | CIDAD-DOSANTE |
| 355,00 km | BRIZUELA |
| 345,61 km | HORNA-VILLARCAYO |
| 321,56 km | MEDINA DE POMAR |
| 326,78 km | NOFUENTES |
| 321,56 km | TRESPADERNE |
| 312,03 km | OÑA |
| 301,37 km | POZA DE LA SAL |
| 273,06 km | PEÑAHORADA |
| 265,8 km | SOTOPALACIOS |
| 251,14 km | BURGOS-SAN ZOLES |
| 239,99 km | MODÚBAR |
| 237,75 km | COJÓBAR |
| 230,82 km | LOS AUSINES |
| 224,26 km | REVILLA DEL CAMPO |
| 210,54 km | CAMPOLARA |
| 197,17 km | BARBADILLO DEL MERCADO |
| 191,44 km | SALAS DE LOS INFANTES |
| 186,52 km | CASTRILLO DE LA REINA |
| 178,59 km | CABEZÓN DE LA SIERRA |
| 170,24 km | RABANERA DEL PINAR |
| 162,40 km | HONTORIA DEL PINAR |
| 95,89 km | SORIA |



i28/ Estación de Barbadillo del Mercado

ESTACIÓN BARBADILLO DEL MERCADO

La estación se encuentra a un kilómetro del municipio que le da nombre en el kilómetro 197 de la línea ferrea. Se trata de otra estación más en estado de ruina, visible desde la carretera que une Barbadillo del Mercado con Contreras. Ni el edificio de viajeros ni el almacén se han librado del paso del tiempo, la cubierta se encuentra parcialmente hundida, se pueden observar los agujeros en esta desde la carretera, apenas queda rastro de alguna carpintería y sus interiores están completamente en ruinas.



i28/ Estación de Castrillo de la Reina

ESTACIÓN CASTRILLO DE LA REINA

La estación se encuentra junto a la carretera que va de Salas de los Infantes a Quintanar de la Sierra, muy cerca del pueblo que le da nombre. En el kilómetro 186,5 de la línea Santander-Mediterráneo. El estado actual de los tres edificios que formaban esta instalación es cada vez peor, las cubiertas sufren el peligro de hundirse y en el interior el estado es aún peor. Esta estación junto con la de Cabezón de la Sierra presentan la peculiaridad de no contar sus fachas con un revoco de mortero, sino que desde su construcción se dejó la piedra desnuda.



i28/ Estación de Cabezón de la Sierra

ESTACIÓN CABEZÓN DE LA SIERRA

La estación de Cabezón de la Sierra es la última de estas características en la provincia de Burgos. El estado de conservación es un poco mejor que las anteriores ya que estuvo habitada. En el interior del edificio de viajeros todavía se pueden observar la taquilla, el edificio de aseos conserva todo su mobiliario y el almacén pese a estar en peor estado aún conserva las puertas correderas. Al igual que la de Castrillo de la Reina, en las fachadas se dejó vista la piedra, no es de extrañar, dado que nos encontramos en la Sierra de la Demanda, donde son populares las canteras.

06. ESTACIONES DE VILLARCAYO Y MEDINA DE POMAR

Las estaciones de Villarcayo y Medina de Pomar son un ejemplo singular, ya que no hay ninguna estación de este tipo en toda la línea. Destacan por su gran tamaño, esto responde a que daban servicio a poblaciones con un mayor número de habitantes y se observa que no siguen la tipología de las estaciones que estamos acostumbrados a ver en este tramo.

Por su tamaño estas estaciones se diferencian de las normalizadas que encontramos en el tramo norte de la línea, además porque no presentan hastiales en sus frentes y resuelven la composición con una cubierta a cuatro aguas con un remate que rompe el alero en posición central, componiendo y valorando el punto de acceso a la estación, donde se rotula el nombre. El edificio de viajeros tiene una planta rectangular con dos alturas. En la planta baja se encuentran las dependencias técnicas junto con el enclavamiento, ubicado en una caseta adosada a la fachada principal. La planta superior eran dos viviendas con un acceso independiente a través de una escalera exterior colocada simétricamente en planta. Si comparamos las dimensiones de estas dos estaciones con las estaciones normalizadas de este tramo de la línea se puede observar que estas tienen el doble de superficie por planta.



i29/ Estación de Horna-Villarcayo, 1930

También encontramos similitudes entre las estaciones de Medina de Pomar y Villarcayo y las estaciones de tipología unificada del tramo norte del ferrocarril Santander-Mediterráneo en la provincia de Burgos. Las estaciones van acompañadas de un muelle de carga cubierto y descubierto y un edificio donde se ubican los servicios, estos son de tipología unificada, idénticos a los que encontramos en el resto de la longitud de la línea.

En el caso de la estación de Villarcayo a estas instalaciones se le suman, una rotonda, almacenes, talleres para reparaciones, viviendas para el personal y oficinas, siendo de las instalaciones más extensas de todo el trazado de la línea.

También se emplean los mismos materiales y sistemas constructivos que en el resto de estaciones que veníamos estudiando. La fachada se construye en piedra de mampostería sobre la que se aplica un revoco y una pintura, de distinto color se pintan las piedras en este caso de sillería del zócalo y los recercados de puertas y ventanas. Las carpinterías son las características de la línea, carpinterías de madera pintadas de color verde.

Tanto las estaciones, como los edificios de servicios y los muelles, se construyen con estructura de madera. La cubierta se resuelve de igual manera con cerchas de madera sobre las que se colocan, las viguetas también de madera y los cabrios en la dirección de la pendiente, todo ello acaba con la cobertura de teja.

A pesar de la extensión y la importancia de estas instalaciones, su estado de conservación es más que mejorable. Se observa que se han realizado tareas de mantenimiento, la pintura de las fachadas ha sido reemplazada en algún momento y el edificio de viajeros de Villarcayo, ha tenido uso hace no muchos años, pero ahora se encuentra abandonado y en muy malas condiciones, parte consecuencia de las acciones vandálicas.



130/ Estación de Medina de Pomar, 2021



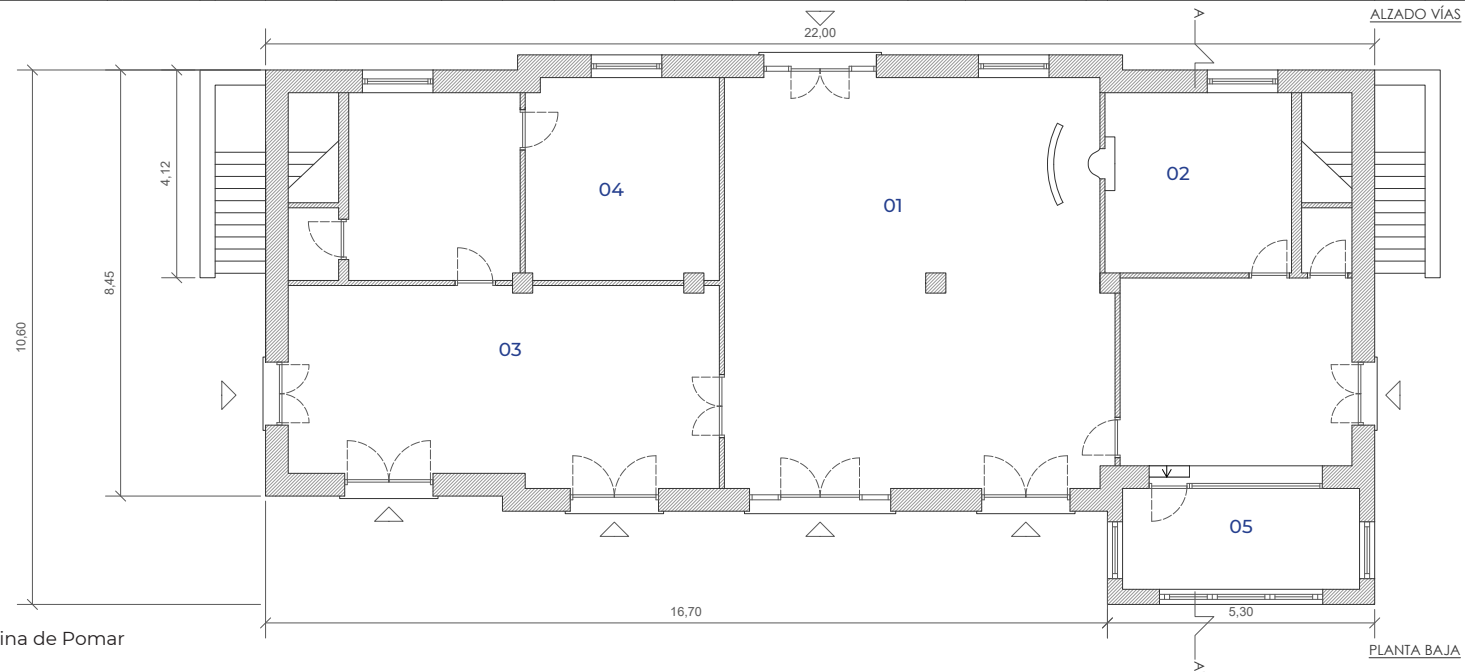
131/ Estación de Horna-Villarcayo, 2021



ALZADO LATERAL DERECHO

ALZADO VÍAS

- | | |
|--------------------------|----------------------|
| 01. Vestíbulo | 60,60 m ² |
| 02. Factoría | 13,20m ² |
| 03. Oficina circulación | 34,4m ² |
| 04. Caseta enclavamiento | 9,40m ² |
| 05. Información | 17,13m ² |



Planimetría estaciones Horna-Villarcayo y Medina de Pomar

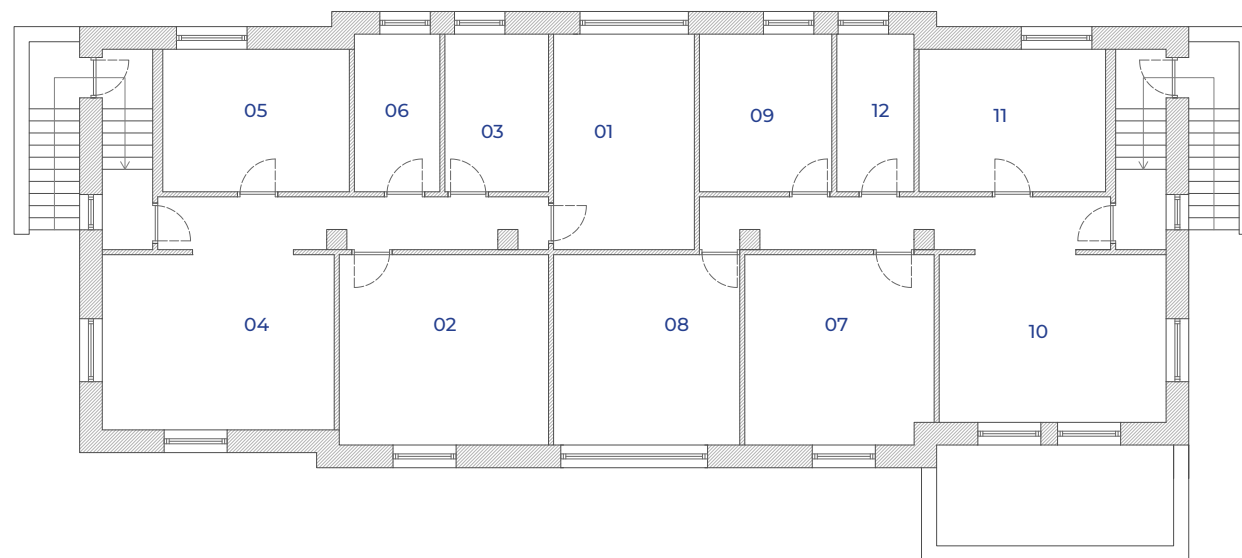
PLANTA BAJA



ALZADO

| | |
|------------------|----------------------|
| VIVIENDA 1 | 74,00 m ² |
| 01. Dormitorio 1 | 12,00 m ² |
| 02. Dormitorio 2 | 15,70m ² |
| 03. Dormitorio 3 | 6,40m ² |
| 04. Comedor | 16,00m ² |
| 05. Cocina | 10,46m ² |
| 06. Baño | 5,30m ² |

| | |
|------------------|----------------------|
| VIVIENDA 2 | 73,00 m ² |
| 07. Dormitorio 1 | 13,60 m ² |
| 08. Dormitorio 2 | 13,60m ² |
| 09. Dormitorio 3 | 7,80m ² |
| 10. Comedor | 15,00m ² |
| 11. Cocina | 10,10m ² |
| 12. Baño | 4,40m ² |

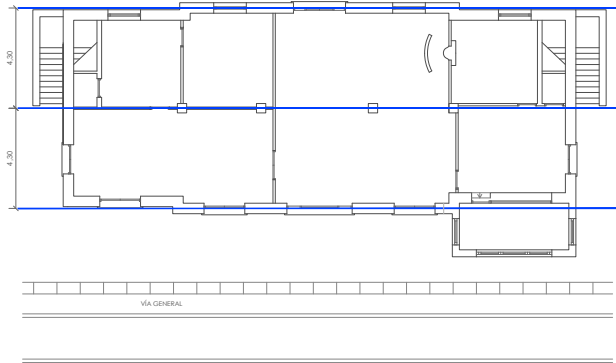


PLANTA PRIMERA



ESTRUCTURA

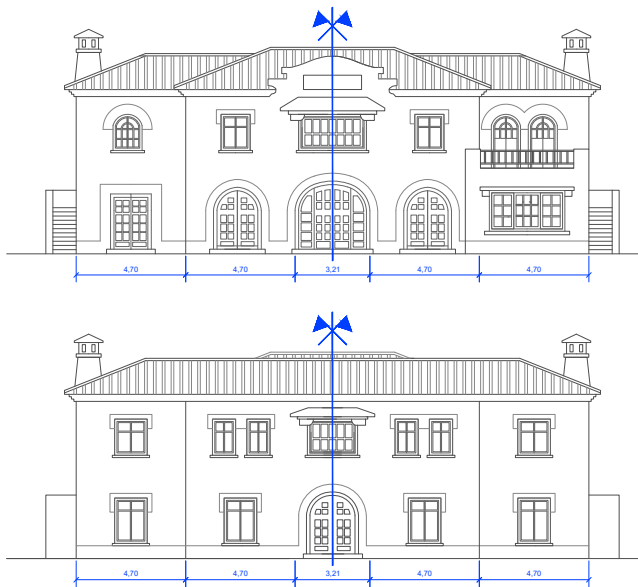
De igual manera que en las estaciones de tipología normalizada del tramo norte de la línea, el forjado de techo de planta baja se apoya en los muros de las fachadas principales y en una línea intermedia de pilares de madera, se crean así dos vanos de 4,3 metros. Se trata de un forjado de madera, se colocan viguetas desde esta línea de pilares intermedia hasta los muros de carga de fachada y sobre estas, directamente un pavimento de madera. El forjado queda oculto desde la planta inferior por un falso techo de pequeños listones de madera.



COMPOSICIÓN

La fachada hacia las vías se organiza de forma simétrica, rompiendo únicamente esa simetría el volumen donde se localiza la cabina de enclavamiento, mientras que en el caso de la fachada opuesta, la de acceso desde la localidad la simetría es perfecta.

Además en los alzados aparece un ritmo, los huecos se disponen siguiendo un orden.

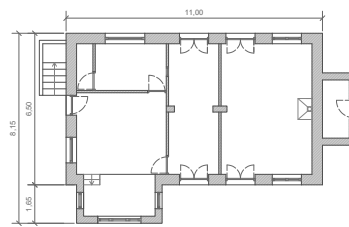
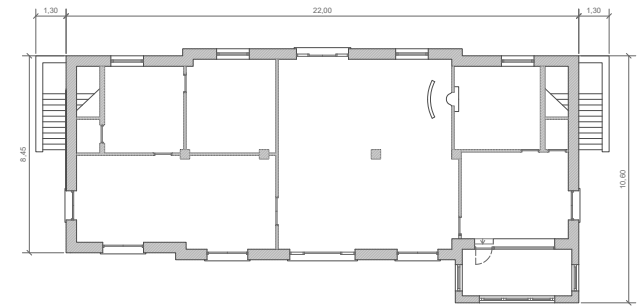


DIMENSIONES

En cuanto a las dimensiones de esta estación en comparación con las que encontramos en las localidades de su entorno, estaciones de tipología normalizada del tramo norte de la línea, ambas presentan un ancho de crujía muy similar y un desarrollo en dos plantas. Sin embargo, la longitud del cuerpo de la edificación es el doble, en las estaciones de Villarcayo y Medina.

Esto tiene por consecuencia que las dimensiones totales de las estaciones de Medina y Villarcayo sean más de el doble que el resto de estaciones de la línea.

En el caso de Villarcayo este tamaño se atribuye a que se trata de una estación de segunda clase, sin embargo en el caso de Medina, las dimensiones son más del doble que las estaciones que pertenecen a su misma clase.



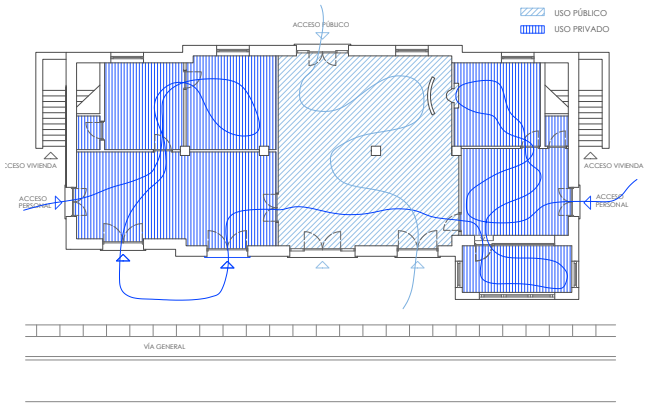
CUADRO COMPARATIVO SUPERFICIES

| T I P O | VILL | NORTE |
|---------------|----------------------|-----------------------|
| Usos públicos | 61,8 m ² | 26 m ² |
| Usos personal | 105 m ² | 51,8 m ² |
| Vivienda | 2*79,6m ² | 45,75 m ² |
| T o t a l | 326 m ² | 123,55 m ² |

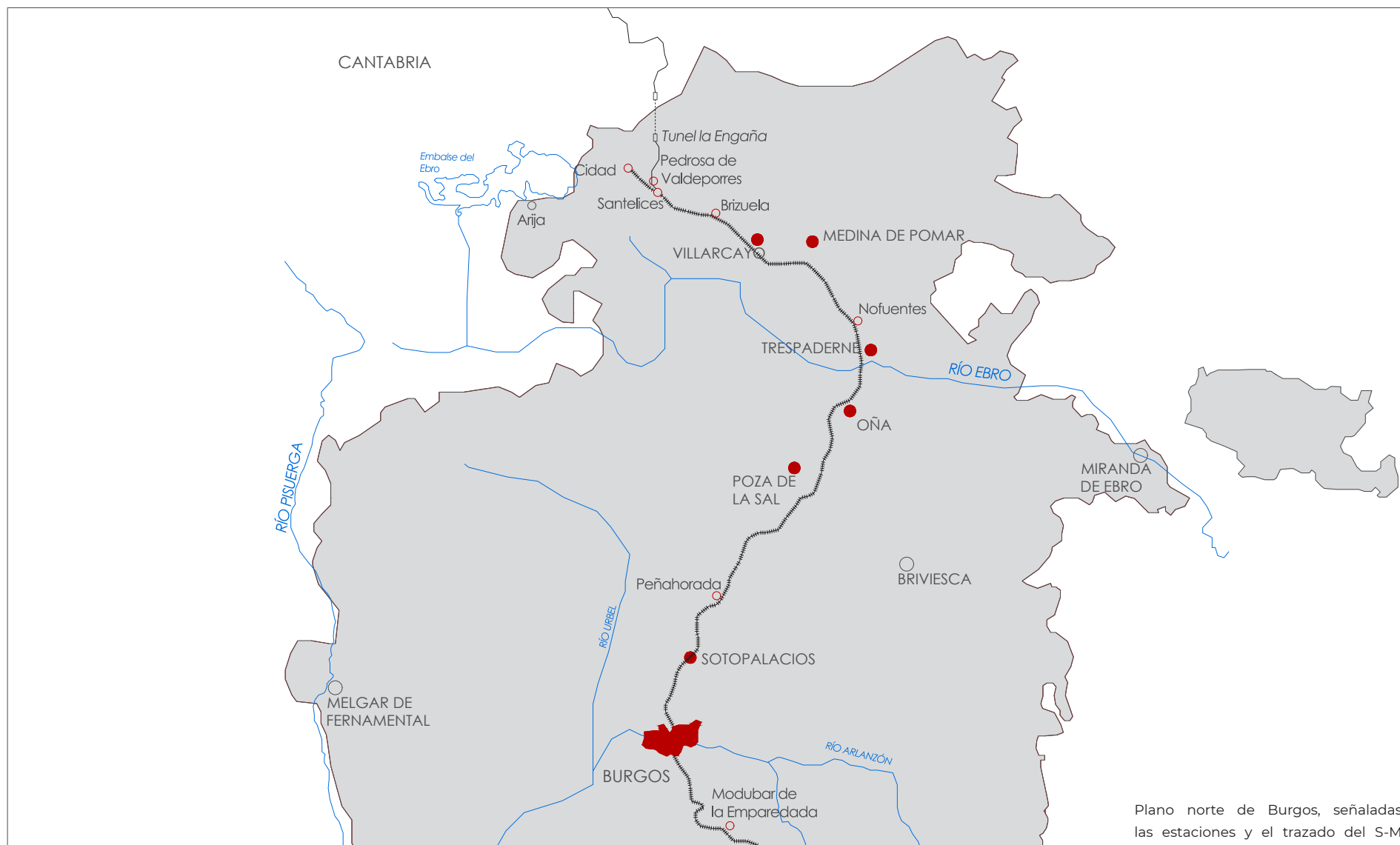
CIRCULACIONES

En planta baja se organizan los usos vinculados a la explotación del edificio como estación. Aparecen por un lado estancias dedicadas al personal que trabaja en la estación y por otro lado el vestíbulo, de uso público.

En la planta superior se ubican las dos viviendas para el personal, ambas con acceso independiente a través de su propia escalera exterior.



Análisis estaciones Horna-Villarcayo y Medina de Pomar





i32/ Estación de Horna-Villarcayo



i33/ Talleres de la estación de Horna-Villarcayo, 2006



i34/ Talleres de la estación de Horna-Villarcayo

01. Estación de Horna-Villarcayo

La estación de Villarcayo se sitúa en la pedanía de Horna, la cual en la actualidad debido al crecimiento de Villarcayo está integrada en la localidad. Era junto a la de Salas de los Infantes una de las estaciones de segunda clase de Burgos. Se eligió este lugar pese a estar a más de un kilómetro del núcleo de la población ya que era donde se concentraba la industria. En el punto kilométrico 345,6, es la última estación con instalaciones importantes, en el proyecto original iba a albergar los talleres generales de la línea, pero finalmente se instalaron en Soria, quedando en Villarcayo un pequeño taller de reparación diaria, mantenimiento y pintado de coches y vagones. Excepcionalmente también contaba con un puente giratorio y una rotonda ferroviaria, una estructura de 25m de diámetro que servía para invertir la dirección de las locomotoras y dirigirlas a las naves donde eran reparadas o almacenadas.

Las instalaciones vinculadas a esta estación eran muy extensas contaba con dormitorios para maquinistas, oficinas, almacenes, dos depósitos para servir agua a las locomotoras.

La puesta en marcha del ferrocarril en 1929 atrajo a gran cantidad de trabajadores al pueblo de Villarcayo. Tanto los trabajadores que se encargaron de construir la línea, como oficiales de mantenimiento que trabajaban en los talleres, jefes de estación, mozos, guarda barreras, proveedores de agua y de carbón, maquinistas y conductores de ferrocarril. Estos hombres y mujeres que llegaron para trabajar en el ferrocarril Santander-Mediterráneo fueron claves para la creación de un movimiento social de los trabajadores. Era generalizado que este tipo de movimientos surgieran en relación con el ferrocarril.

En la actualidad el almacén se ha convertido en el centro cultural Las Vías, el resto de las dependencias se encuentran abandonadas, y su estado de conservación cada día es peor. El edificio el cual se construyó destinado a la realización de reparaciones en la actualidad ha perdido la cubierta quedando vista la estructura metálica.

02. Estación de Medina de Pomar

La estación de Medina de Pomar quedaba a kilómetro y medio de las edificaciones de la ciudad, se trata de una estación de importancia media, pertenecía a las estaciones de tercera clase, aun que el edificio de viajeros fuera el propio de una de mayor importancia. Se encontraba en el kilómetro 336,8 de la línea. Tanto el edificio de viajeros, como el muelle de carga cubierto y descubierto y el edificio de servicios son iguales a los que nos encontramos en Villarcayo.

Posiblemente la elección de colocar en Medina de Pomar una estación de estas dimensiones fuese debido a la población a la que tenía que dar servicio. En 1930 la población de Medina ascendía a 2800 personas.

En la actualidad el edificio de viajeros se encuentra habitado y el estado de conservación es bueno, no se puede decir lo mismo del almacén, que aun que su estado no es de ruina, la cubierta cada vez se encuentra más deteriorada.



i35/ Estación de Medina de Pomar, 2013



i36/ Muelle de la estación de Medina de Pomar,

07. ESTACIONES DE SALAS DE LOS INFANTES

La estación de trenes de Salas de los Infantes tiene la denominación de estación de segunda clase, como hemos visto anteriormente, en la provincia de Burgos solo pertenecía a esta categoría la estación de Villarcayo.

Se encuentra en el kilómetro 191,4 y entra en servicio en agosto de 1927 cuando se inaugura el tramo de Burgos a Cabezón de la Sierra. La estación se diferencia de todas las que podemos encontrar en el recorrido del Santander-Mediterráneo y esto es debido a que Salas de los Infantes era la localidad más importante de la zona, era el Partido Judicial. En consecuencia, el edificio es mucho más grande que los que nos encontramos en el entorno y la tipología es única en todo el trazado del ferrocarril S-M. Además, esta estación fue una de las más importantes de todo el trazado, debido al volumen de mercancías que transitaban por ella. Pero, sobre todo, fue el medio para dar salida a la producción de madera que se obtenía en toda la comarca, la industria maderera tenía mucha importancia en esta zona y podemos suponer lo beneficiadas que saldrían las personas dedicadas a la explotación de la madera pudiendo dar salida a su producción a través del ferrocarril. La madera llegaba en troncos desde la estación de Pinar Grande en la provincia de Soria, tras pasar por dos aserraderos colindantes a la estación, partían manufacturados hacia la estación de Burgos. A causa del importante tráfico de mercancías del que disponía la estación de Villarcayo la playa de vías contaba con un total de 12 vías, un número muy elevado, también existía una vía de apartado que se internaba en una industria química.

El edificio está construido en mampostería de arenisca y ladrillo caravista, se diferencia del resto de edificios de la línea en que sus materiales se dejaron vistos y no se cubrieron con un revoco de mortero para luego pintarse. La estación se compone de un cuerpo central de tres alturas y dos alas, una a cada lado, en perfecta simetría, con una marquesina. Al igual que el resto de los edificios estudiados la planta baja se destinaba a las dependencias vinculadas al uso del edificio como estación, mientras que la planta superior la formaban dos viviendas.

Tiene una característica que la diferencia del resto de estaciones de la línea y es que el enclavamiento se encontraba en un sencillo edificio independiente, en la caseta de enclavamiento, construido siguiendo la estética de la estación en piedra arenisca con una cubierta a dos aguas, esto ocurre también en Soria.

A la estación hay que añadir una serie de dependencias vinculadas a esta como son, la caseta de servicios, almacenes, báscula de pesaje, depósito de agua, el taller de la brigada de vías y obras, playa de vías con más de una decena de vías de servicio y rotonda giratoria.

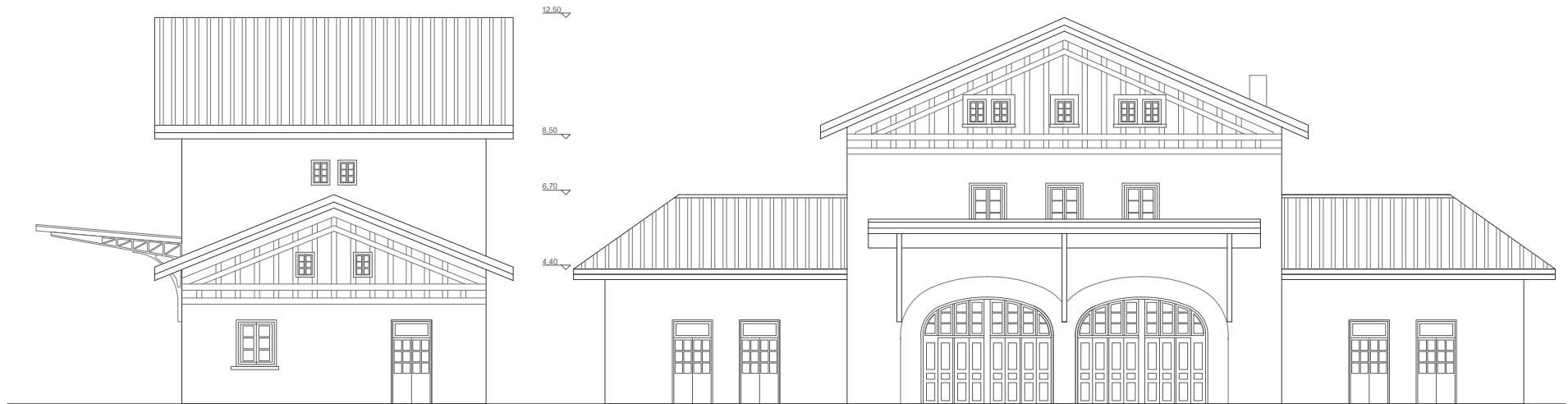
En 2015 el ayuntamiento de Salas solicitó a la Junta que se declara como Bien de Interés Cultural (BIC) el ferrocarril Santander-Mediterráneo a su paso por la ciudad, ya que suponían los únicos 10 km de toda la línea que no se habían desmantelado. Declaraban que se trataba de un Bien del patrimonio Industrial, ligado tanto al entorno natural como al histórico, conservado en muy buen estado tanto la arquitectura, como la flora, la fauna y el paisaje. Además esta estación había sido puntera en su época siendo junto con la de Soria las más grandes de todo el trazado, no consideramos la de Burgos ya que no pertenecía al ferrocarril Santander Mediterráneo, contando con un total de 12 vías, un número muy elevado, que da muestra de su importancia.



i37/ Estación de Salas de los Infantes, alzado hacia las vías, 2015

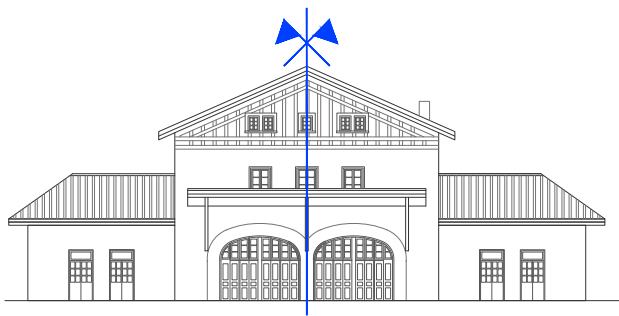


i38/ Estación de Salas de los Infantes, vista general, 2013



ALZADO LATERAL DERECHO

ALZADO VÍAS

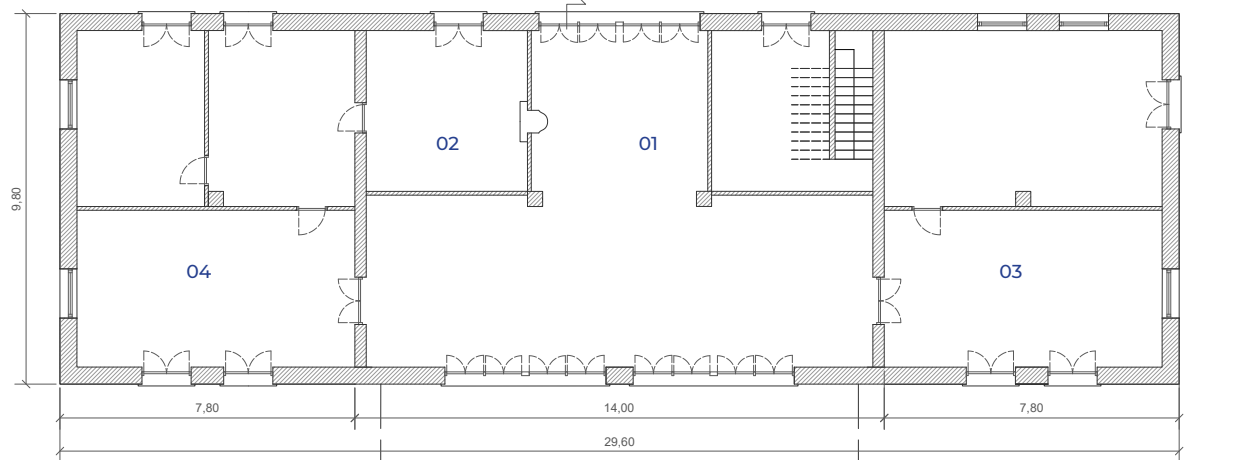


| | |
|-------------------------|----------------------|
| 01. Vestíbulo | 79,00 m ² |
| 03. Factoría | 65,40m ² |
| 04. Oficina circulación | 65,40m ² |
| 06. Información | 13,60m ² |

Todas las fachadas del edificio de viajeros se componen con una perfecta simetría, el cuerpo principal en el centro de la estación destaca por su altura y por la gran marquesina hacia las vías. Este cuerpo marca el acceso al vestíbulo y dirige a los pasajeros al andén.

En esta estación la casilla de enclavamiento no se encuentra dentro del edificio de viajeros como en las estaciones que venimos estudiando, sino que se encuentra en un edificio independiente a escasos metros de este.

Análisis y planimetría estación Salas de los Infantes

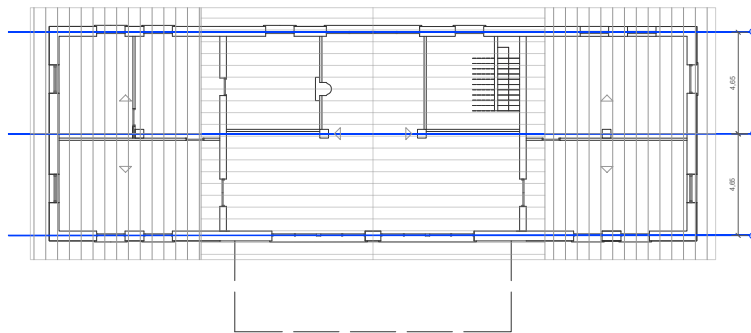


PLANTA BAJA



SECCIÓN A-A'

ALZADO



ESTRUCTURA

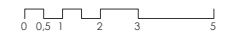
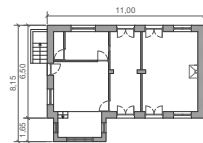
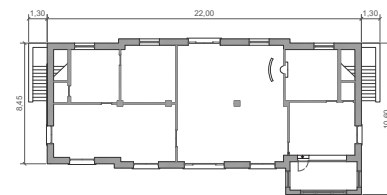
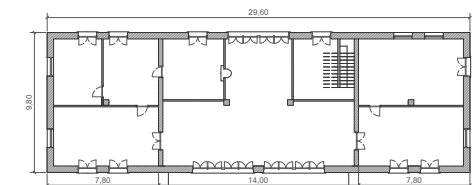
La estructura de la estación de Salas de los Infantes a pesar de ser esta de mayor tamaño, se resuelve de forma similar a las estaciones de tipología unificada. Los forjados compuestos por vigas y viguetas de madera se apoyan en los muros de carga de las fachadas principales y en un línea de pilares intermedia paralela a las fachadas de mayor longitud, formándose así dos vanos de 4,65m de longitud.

La cubierta de los dos cuerpos más bajos que se sitúan en los laterales se resuelve mediante cerchas de madera perpendiculares a las fachadas principales. Mientras que la cubierta del cuerpo central de mayor altura, las cerchas se disponen paralelas a las fachadas principales quedando la cumbrera perpendicular a la fachada y dejando presente el hastial en las fachadas principales. Todas las cubiertas se acaban con teja.

CUADRO COMPARATIVO SUPERFICIES

| T I P O | PLANTA | TOTAL |
|-----------|-----------------------|-----------------------|
| V I L L | 163 m ² | 326 m ² |
| N O R T E | 61,77 m ² | 123,55 m ² |
| S U R | 114,05 m ² | 114,05 m ² |
| S A L A S | 255,40 m ² | 628,80 m ² |

Si comparamos las dimensiones de las estaciones anteriormente estudiadas con la estación de Salas de los Infantes, vemos como la superficie en planta de esta es muy superior a las anteriores siendo el doble que la superficie de las estaciones de Medina de Pomar y Villarcayo. A esto hay que añadirle que la estación de Salas de los Infantes cuenta con tres plantas en su volumen central, lo que nos da una superficie total muy por encima del resto de instalaciones de la línea. Es comprensible esta superioridad dimensional dado que era junto con la estación de Soria las más importantes de la línea con instalaciones propias.



08. EL POBLADO DE LA ENGAÑA

a) Introducción

Muchas veces, cuando observamos una obra terminada, no somos conscientes de la infraestructura que fue necesaria para construirla, infraestructura que se convierte en la forma de vida de los que la habitan y que una vez terminada la obra pierde su sentido y se abandona. En ocasiones, esa obra tiene tanta importancia que la infraestructura que la acompaña abarca la construcción de casas, barracones, iglesias, escuelas, fábricas.

En 1942 comienzan las obras del túnel de la Engaña, que conectaría Burgos con Cantabria (recibe este nombre por la cercanía al Río Engaña) comienzan a la vez en ambos lados en los montes de la Engaña en la provincia de Burgos y en La Yera en Cantabria.

Para albergar a la gran cantidad de trabajadores que participaron en la perforación de este túnel, que se prolongó durante 18 años, se construyen dos poblados en cada boca del túnel, uno en Pedrosa de Valdeporres (Burgos) y otro en Vega de Pas (Cantabria), con una población de 370 y 190 personas respectivamente.

El poblado que pertenece a la provincia de Burgos, en la boca sur del túnel, se llama Portolés por la empresa constructora encargada de realizarlo.



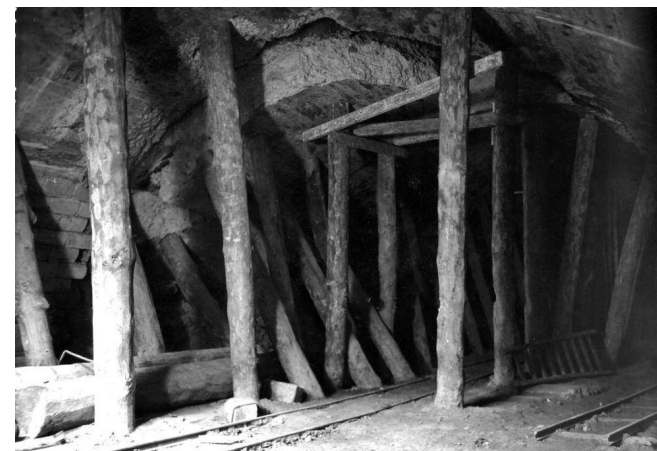
i39/Imagen del poblado de La Engaña durante la perforación del túnel

El poblado llegó a albergar 370 trabajadores forzados, de un destacamento penal, que trabajaron durante años en la perforación del túnel, junto a los obreros voluntarios. El objetivo de estos poblados no era únicamente albergar a los trabajadores, sino que desde el régimen de Franco se fomentó la instalación de las familias, con una doble finalidad, la de reeducarlos ideológicamente y la de evitar fugas o conductas rebeldes.

El poblado contaba con barracones para los trabajadores, chalés para los ingenieros, una iglesia, estación, hangar para las máquinas y la torre de la cementadora acompañando en un lateral la boca del túnel. La arquitectura en ambos lados del túnel es idéntica, mismo orden y mismos materiales ya que se construyen a la vez y con el mismo fin.

En 1959 consiguen conectar las dos bocas del túnel y es ese mismo año cuando se decide suspender la obra del ferrocarril Santander-Mediterráneo. Se emplearon dos años más para consolidar las obras del túnel que nunca se llegaría a utilizar, 6 kilómetros de longitud, el túnel más largo en territorio español en la época, con un ancho de ocho metros que permitía albergar dos vías y una altura de seis metros y medio. Una obra faraónica, en la que participaron más de mil trabajadores. Parte de ellos presos de la guerra que venían del sur, de Extremadura y Andalucía.

Horadar la galería ferroviaria más larga de España supuso un esfuerzo técnico y humano sin precedentes, costó la vida a numerosos trabajadores a causa de rocas que se desprendían, explosiones y del polvo en suspensión que hizo enfermar a numerosas personas de silicosis. Después de 20 años de sacrificio descomunal los trenes nunca llegaron a cruzar el túnel. Los trabajadores celebraron con orgullo el final de las obras que tristemente vieron como quedaron abandonadas. De igual manera ellos abandonaron los poblados que habían sido su hogar durante 20 años, ya que sin obras y sin trenes ya no tenían ningún sentido. Los trabajadores pensaban que estaban haciendo historia, atravesando bajo tierra la Cordillera Cantábrica.



i40/Interior del túnel de La Engaña durante las obras de perforación



i41/Interior del túnel de La Engaña durante las obras de perforación



i42/ Poblado de La Engaña

b)El poblado.

Se construyen dos poblados para alojar a los trabajadores encargados de perforar el túnel de la Engaña. En la boca del túnel del lado burgalés, el poblado conocido como La Engaña, cercano al pueblo de Pedrosa de Valdeporres, dio cobijo a 370 personas. Entre las instalaciones que forman este poblado se encontraban las casas de los ingenieros, la estación de trenes de la Engaña con su cargadero, una iglesia, las casas para los obreros libres y la hospedería. Sesenta años después de finalizarse las obras del túnel, tanto el túnel como los poblados en ambas bocas de este se encuentran abandonados y en ruinas. Es muy difícil imaginarse cómo serían las construcciones que se encontraban en este lugar ya que están hundidas y comidas por la maleza.

c)Instalaciones de la boca sur del túnel de la Engaña.

01-02- Estación de La Engaña y Cargadero

Tanto la estación como el cargadero son idénticos a los que podemos encontrar en el lado cántabro y en Pedrosa de Valdeporres, contruidos en la misma posición y con los mismos materiales. Por lo tanto, hay tres estaciones de esta tipología. El cargadero se construye en hormigón, sin ningún tipo de decoración, mientras que en la estación se ha utilizado sillería de piedra en el zócalo, en los esquinales y en todos los recercados de los huecos. Su estructura es de pilares de hormigón y muros de carga de ladrillo enfoscados, los forjados se resuelven con vigas y viguetas de madera y revoltones de ladrillo. Tiene una planta rectangular de 23,40 metros por 10,40 metros, con escalera de dos tramos. La cubierta es a dos aguas cubierta de lajas de pizarra. Cuenta también con un pequeño pórtico realizado con columnas de hormigón visto. Esta es la única diferencia con la estación de Yera en la que las columnas del pórtico se construyen en sillería. La estación contaba con tres pisos, donde el piso superior servía como vivienda para el personal de la estación. El cargadero se encuentra junto al edificio de viajeros, de planta rectangular y dimensiones 12,30 metros por 7,10 metros y una altura interior de 4,30 metros.



i43/ Estación de Pedros de Valdeporres

El estado actual es de ruina, el edificio de viajeros durante unos años fue empleado como establo. En la actualidad existe una asociación que quiere recuperarlo, pero la inversión y el trabajo que requiere supondrían un esfuerzo inimaginable. Las copas de los árboles que se asoman por la cubierta nos indican que ésta presenta agujeros y ninguna ventana conserva las carpinterías.

03- Iglesia

Solo podemos encontrar iglesia en el poblado de la boca sur del túnel, la perteneciente a la provincia de Burgos. Es un edificio amplio que en su día se utilizó para distintos usos: Iglesia, salón de actos y escuela. Está construido en mampostería de piedra y vanos de ladrillo. Es un espacio diáfano y amplio y contaba con una pequeña torre donde se ubicaba el campanario que permitía identificar el edificio. Actualmente se encuentra completamente en estado ruinoso, nada de la cubierta ha logrado sobrevivir y los muros están cubiertos por la maleza, despedazándose poco a poco.

04- Casas de los Ingenieros

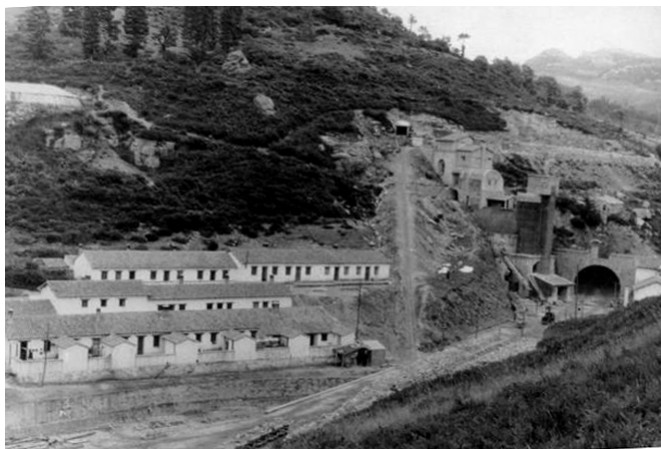
Lo primero que nos encontramos en el recorrido son las viviendas de los ingenieros del proyecto. Tres casas bifamiliares de arquitectura idéntica, en lo que a distribución y estética se refiere, unas viviendas muy sencillas y funcionales. Construidas en piedra y ladrillo, con la cubierta de estructura de madera acabada mediante lajas de pizarra. Contaban con planta baja y bajo cubierta. Las dimensiones eran reducidas pero suficientes para vivir cómodamente una familia. Las viviendas se elevan sobre un zócalo de piedra. En la actualidad se encuentran en estado ruinoso. Se puede identificar dónde estaban la cocina, por encontrarse la chimenea, y el baño, que todavía mantiene los azulejos. Aparecen otras tres casas bifamiliares idénticas en Pedrosa de Valdeporres, pero en este caso se conservan en muy buen estado ya que actualmente están habitadas.



i44/ En primer plano la iglesia del poblado de La Engaña, detrás las viviendas de los trabajadores libres



i45/ Viviendas de los ingenieros en la boca sur del túnel durante su construcción



i46/ Viviendas de los obreros libres boca sur durante la construcción del túnel



i47/ Hospedería boca sur durante la construcción del túnel

05- Casas de los obreros libres

En esta zona el número de viviendas para los trabajadores libres y sus familias era muy abundante, de manera que constituían, por sí mismas, un pequeño poblado con alguna calle. Eran viviendas adosadas, muy sencillas, construidas en mampostería y vanos de ladrillo. Estas calles son imposibles de recorrer ahora debido a la altura de la maleza, al igual que el resto de instalaciones, se encuentran en unas pésimas condiciones de conservación.

06- Hospedería

En este edificio vivían los presos republicanos. El complejo constaba de dos cuerpos centrales situados a cotas diferentes, estando conectados mediante una pequeña escalera. Estos cuerpos centrales tenían doble función ya que, por un lado, eran utilizados como zonas comunes y, por otro, servían para acceder a los otros cuatro edificios, dos en la cota superior y dos en la inferior, dispuestos de manera simétrica.

La puerta principal del complejo estaba situada en el cuerpo central de la cota inferior. Dos grandes escaleras te llevaban a la plataforma donde se sitúa la puerta de acceso. Al entrar se encontraba un amplio comedor.

Desde este espacio se podía acceder a los dos primeros edificios con habitaciones para los trabajadores. Están dispuestos simétricamente y la distribución es exactamente igual a la hospedería del lado cántabro; un pasillo central desde el que se accede a las habitaciones laterales. La dimensión de las habitaciones es minúscula, aunque es cierto que todas cuentan con una ventana. Al final del pasillo se encontraba el aseo común.

En la cota superior, en el edificio central, había varios lavaderos y una chimenea. En uno de los edificios a los que se accedía desde el volumen central se encontraban las zonas comunes y unas habitaciones más generosas que las de la cota inferior. En el otro edificio había un lavadero y se encontraba la cocina.

Se trataba de un edificio de generosas proporciones, con todas las dependencias necesarias para la vida cotidiana de las personas que lo habitaban, construido en piedra y ladrillo y todas las fachadas cubiertas por un revoco y pintura.

Es difícil imaginarse como fue este edificio, ya que ahora la maleza nos lo oculta prácticamente por completo desde el camino y se encuentra en muy mal estado. Nada queda de la cubierta, tampoco se conserva nada del interior y solo sobreviven los robustos muros de piedra, especialmente intactos los que se levantaron con cuidadas piedras de sillería.

07- Molino de piedra, transformador eléctrico y fábrica de material.

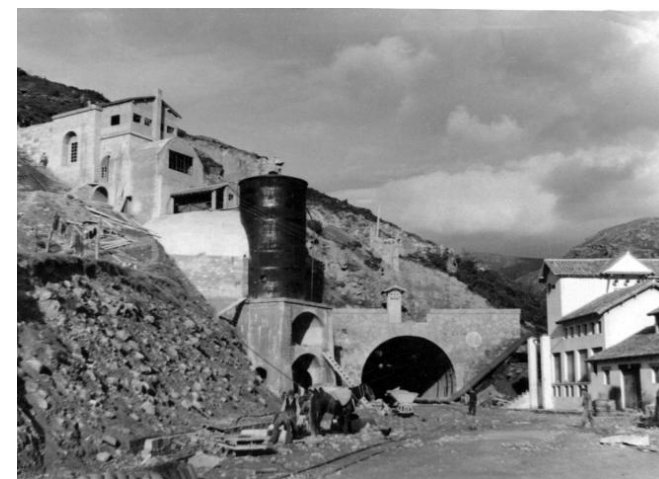
En el entorno de la boca sur, al igual que ocurría en la boca norte, nos encontramos el molino de piedra, el transformador eléctrico y la fábrica de material. El molino es una construcción cilíndrica de gran altura, que aparece franqueando la entrada al túnel. Servía para machacar la piedra obtenida en la perforación del túnel. Gracias a este sistema, era posible reutilizar los escombros que se producían diariamente en la obra y conseguir cemento. El transformador eléctrico proporcionaba la energía necesaria para la obra. Tanto el molino como el transformador son idénticos a los de la boca sur salvo porque en la boca norte el molino contaba con un puesto de vigilancia para poder controlar la zona. La fábrica de material, que encontramos a pocos metros del transformador, fue muy importante en este momento, ya que hay que tener en cuenta que España acababa de salir de la guerra y la fábrica tenía como objetivo no depender de suministros externos.

08- Boca Sur del Túnel de la Engaña

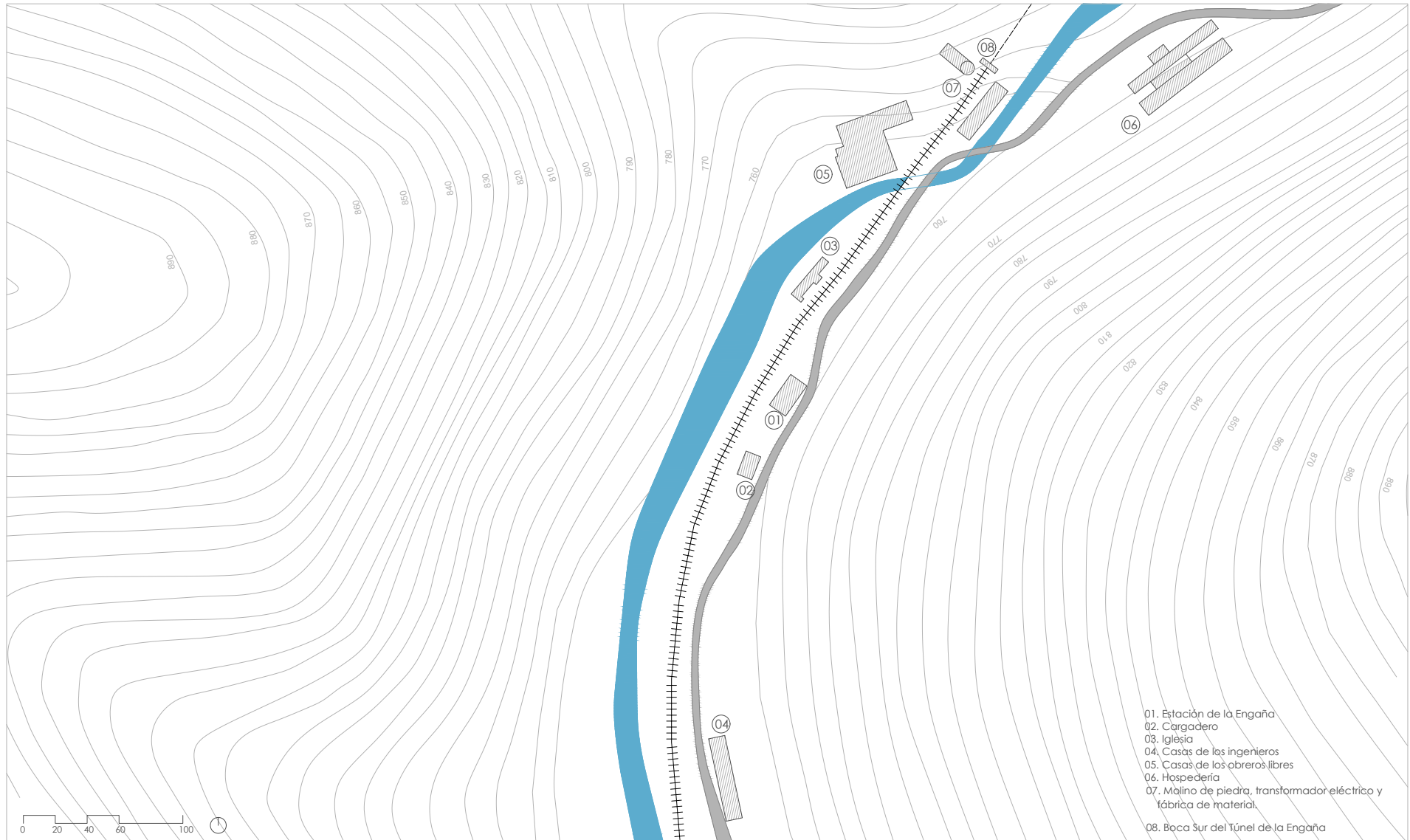
Las características de la boca sur son exactamente iguales a las de la boca norte. Tiene seis metros y medio de altura, ocho metros de ancho y se construye en sillería de piedra. En la parte superior está grabado el nombre del túnel y la longitud de éste. También se pueden distinguir dos escudos a cada lado, a la izquierda nos encontramos con el escudo del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y a la derecha, el escudo de Burgos. La boca ha sido tapiada ya que el túnel sufrió un derrumbe y en la actualidad es imposible cruzarlo. Sufre numerosas fugas de agua que hacen que se encuentre prácticamente todo el año inundado.



i48/ Boca sur del Túnel de la Engaña durante su construcción



i49/ Molino, transformador, fábrica de material y boca sur del túnel





i50/ boca sur del túnel de La Engaña, 2021



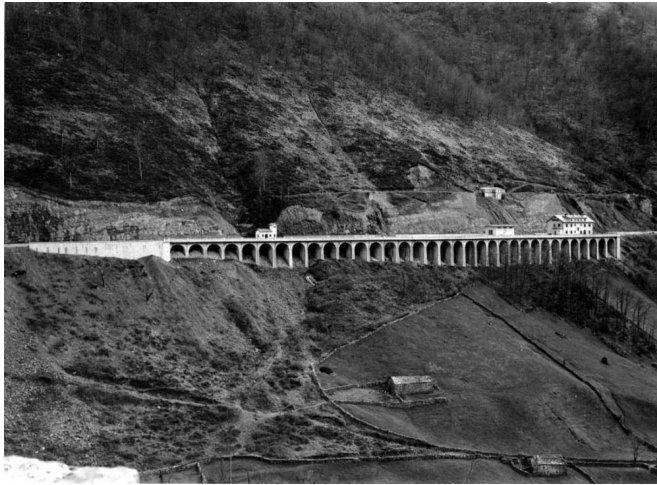
i51/ Estación de trenes de La Engaña, 2021



i52/ Capilla del poblado de La Engaña, 2021



i53/ Viviendas para los ingenieros en el poblado La Engaña, 2021



i54/ Estación de trenes y cargadero de Yera sobre la plataforma generada con 32 arcos de hormigón



i55/ Hospedería de la boca norte del túnel de La Engaña en Yera, 2020

c) Instalaciones de la boca norte del túnel de la Engaña.

Las instalaciones en la boca norte son muy similares a la sur, pero cabe mencionar dos cuestiones. La estación de Yera y el cargadero, de estética idéntica a la de las construcciones en Pedrosa de Valdeporres y de la Engaña, tienen un elemento que las hace únicas.

Lo extraordinario de estos dos edificios es que se tuvo que construir una plataforma artificial debido a que la pendiente de la ladera no proporcionaba una superficie llana suficiente para albergar estos dos edificios. Se creó un imponente muro aligerado con 32 arcos de hormigón que tenía 50 metros de altura. La imagen que se genera cuando te acercas es extraordinaria, esas dos construcciones apoyadas en mitad de la más salvaje naturaleza sobre 32 impresionantes arcos que parecen surgir del terreno. Pero no menos impresionante es la escena que se contempla cuando te encuentras en el exterior de la estación, a cincuenta metros de altura, envuelto entre la vegetación del precioso Puerto de Estacas de Trueba.

Por esta estación nunca pasó un tren, ni siquiera se llegaron a colocar las vías. Otro de los edificios en terreno cántabro que vamos a mencionar es la hospedería, donde vivieron los presos de la guerra civil a los que se había mandado a trabajar al túnel de la Engaña.

Un edificio de tres plantas construido en su totalidad en hormigón, con planta rectangular. El edificio se organizaba a través de un pasillo central desde el que se accedía a ambos lados a las habitaciones de dimensiones muy reducidas en la planta sótano y en la planta primera, mientras que en la planta baja se ubicaban los servicios comunes. Podemos imaginarnos las increíbles vistas que tendrían las personas que habitaban esta hospedería desde las ventanas de su habitación, en pleno valle de Pas.

d) Abandono de las obras de la sección séptima.

En 1959 consiguen conectar las dos bocas pero dos años después se abandonaron las obras, los obreros que habitaban estos poblados recogen sus petates y se marcharon, dejando abandonados estos edificios. Tan solo quedaban 34 kilómetros para finalizar la línea, para conseguir llegar hasta Santander, se habían hecho las obras más costosas y complicadas, sin embargo no se llegaron ni a tender las vías. Toda la arquitectura vinculada al ferrocarril no llegó a cobrar sentido en ningún momento y quedó abandonada hasta nuestros días, si haber tenido nunca ningún uso.



i56/ Boca sur del túnel de La Engaña vista desde el interior, 2009

03

INICIATIVAS DE RECUPERACIÓN

01. La coordinadora para la reapertura.
02. Ferrocarril Santander-Mediterráneo S.L.
03. El 'Tren turístico de Las Merindades'
04. El tren del cine
05. El proyecto europeo "New Opera"
06. Reapertura para mercancías
07. Proyecto 'Recuperemos La Engaña'
08. Via Verde



ii/Estación La Engaña, autor Sr. Arribas, 2013



i2/Recorte de El Diario Montañés, 1933

No es aconsejable continuar las obras del ferrocarril Santander-Mediterráneo

La circulación de mercancías Santander - Palencia ha descendido considerablemente en los últimos cinco años

i3/Recorte de periódico sobre el final de las obras del ferrocarril

MIÉRCOLES 25 DE MARZO 1964

BURGOS: Una vez más se intenta terminar el ferrocarril Santander-Mediterráneo

Faltan únicamente 60 kilómetros, sin los cuales la línea pierde toda su eficacia

i4/Recorte de periódico sobre el final de las obras del ferrocarril, 1964

01. La coordinadora para la reapertura del FC. Santander Mediterraneo

El cierre definitivo de la línea suscitó numerosas protestas que provocaron en 1991 que se creara la 'Coordinadora pro Reapertura del FC Santander-Mediterráneo'. Consistía en una agrupación de ciudadanos, al margen de adhesiones política o ideológicas, con el único interés de que se volviera a explotar la línea. La Coordinadora luchó activamente por la recuperación del ferrocarril con escasos medios y mucha voluntad. Consiguió el apoyo de las instituciones de las localidades que cruzaba el ferrocarril pero la negativa del gobierno central era inamovible, después de años de lucha la Coordinadora desaparece.

02. Ferrocarril Santander-Mediterráneo S.L.

Ante el fracaso de la coordinadora surge un grupo formado por profesionales, entusiastas y gentes afines a la idea, que deciden crear una sociedad para la explotación de la línea en régimen de concesión. Ya existían ejemplos de este modo de explotación en Suecia, que consistía en que se hicieran cargo de líneas cerradas, pequeñas empresas ferroviarias, con plantillas dimensionadas, sin necesidad de locomotoras de última generación ni sistemas sofisticados. La iniciativa sueca fue un éxito no solo para los operadores, también para la empresa estatal que vio como las compañías privadas le servían de trenes en sus estaciones de empalme. Además las comarcas afectadas contaban con un competitivo y eficaz medio de transporte para mantener su actividad productiva y evitar la sangría demográfica. No se trataba de tener un volumen de tráfico abrumador, sino de gestionar de manera racional pocos trenes, adaptados a la necesidad.

En 1995 se constituyó en Burgos 'Ferrocarril Santander-Mediterráneo, Sociedad Limitada', que abogaba por la explotación de la línea para el tráfico de mercancías, y la creación de un tren turístico, aprovechando el valor paisajístico, histórico y gastronómico de la zona. Habían transcurrido diez años desde el cierre de la línea y el estado de conservación era muy bueno. Para la puesta en marcha de este proyecto solo era necesario la limpieza y desbroce de las vías. En julio de 1996 se presentó formalmente el proyecto al Ministerio de Fomento, pero la respuesta fue negativa.

c) El 'Tren turístico de Las Merindades'

Tras el fracaso de esta tentativa, la Asociación para la recuperación del Patrimonio ferroviario (ARPAFER) empezó a trabajar en el "Tren Turístico de Las Merindades", con el objetivo de crear un tren turístico en el norte de la provincia de Burgos, entre Oña y Trespaderne. Tenían todo a su favor, la vía se encontraba en buen estado; el entorno era una tierra rica en historia, patrimonio, tradiciones; la cercanía con importantes núcleos de población (Bilbao, Vitoria, Santander, Burgos, Logroño, Miranda de Ebro...) solo les faltaba el apoyo de las instituciones y del propietario de la línea, RENFE.

Se trataba de un ferrocarril turístico que garantizaría la preservación del patrimonio, convirtiéndose en un museo dinámico. Se emplearían las locomotoras y vagones históricos que habían sido cedidas por fundaciones del ferrocarril. De nuevo esta propuesta no se llegó a materializar, ya que los ayuntamientos de la zona estaban más del lado del desmantelamiento y la ejecución de una vía verde, que del lado de la conservación y la recuperación, creando un ferrocarril turístico. Cabe destacar que posiblemente el gasto del desmantelamiento de las vías, y el acondicionamiento a favor de una vía verde sería superior al de su explotación en su uso original ya que el estado de la infraestructura era bastante bueno. También hay que mencionar que posiblemente un tren turístico habría atraído a una mayor cantidad de visitantes que la vía verde.

Desde la primavera del 2003 se comienza a desmantelar la línea férrea.

d) Un tren de cine

Un tren de cine es una propuesta que pretende conservar un tramo de vías entre Barbadillo del Mercado y Cabezón de la Sierra, pasando por Salas de los Infantes, para crear un tren turístico aprovechando las numerosas películas que se han grabado en esta zona. Salas de los Infantes es el epicentro de una comarca que ha servido de escenario para numerosas películas, entre ellas, El milagro de P.Tinto, El valle de las Espadas, Las Petroleras y quizá la más conocida; El bueno, el feo y el malo. Se trata de una iniciativa con

carácter ferroturístico, que busca servir de dinamizador desde el punto de vista cultural y turístico. La idea consiste aprovechar el patrimonio cedido por la Asociación para la Recuperación del Patrimonio Ferroviario (Arpafer), empleando vagones como contenedor de exposiciones, donde se puedan proyectar fragmentos de películas relacionadas con el tren y poner en funcionamiento un tren que visite los pueblos de alrededor. Ya existen otras iniciativas que han buscado poner en valor el patrimonio cinematográfico de esta zona, como ha sido la de reconstruir el cementerio de Sad Hill. Esta medida ha sido un éxito, ha servido como foco para atraer a numerosos visitantes y ha puesto en el mapa la comarca.

e) El proyecto europeo “New Opera”

En 2003 comienza a fraguarse el proyecto “New Opera”, impulsado por la Unión Europea y formado por 80 empresas ferroviarias dedicadas al transporte de mercancías. Promueve la creación de una red de ferrocarril exclusiva para el transporte de mercancías, ya que la convivencia de trenes de viajeros con trenes de mercancías penaliza a estos últimos, puesto que los viajeros siempre tienen prioridad. Esto produce la pérdida de competitividad y hay que añadir, el problema de heterogeneidad entre las redes europeas. Pretende crear una red de ferrocarril, homogénea y destinada únicamente al tráfico de mercancías y de esta forma reducir el tráfico por carretera. En esta propuesta se mencionaba la recuperación del Santander-Mediterráneo.

f) Reapertura para mercancías entre Soria y San Leonardo

En 2007, la empresa Puertas Norma, que acababa de inaugurar una moderna fábrica en San Leonardo de Yagüe, solicitó a RENFE la reapertura del tramo Soria-San Leonardo para el transporte de sus mercancías. Para la empresa no era rentable el transporte a través de carretera. La propuesta suscitó el apoyo de la Cantera Numancia de Cabrejas del Pinar y de los ayuntamientos comarcales, que veían una forma de impulsar la industria del lugar. También contó con el apoyo de la Cámara de Comercio soriana y de FOES, pero igual que el resto de propuestas el resultado no fue victorioso.



i5/Apeadero de La Revilla en la película “El milagro de P.Tinto”, 1998



i6/Apeadero de La Revilla en la película “El milagro de P.Tinto”, 1998

g) Proyecto 'Recuperemos La Engaña'

El proyecto llamado recuperemos la Engaña consiste en la recuperación del poblado de La Engaña y la creación de una colonia ecofeminista, impulsado por la Ashef (Asociación Social e Histórica de Economía Feminista). Tras conocer el lugar, a las personas que trabajaron en él que tienen más de 90 años y la increíble historia social y personal que hay detrás de este poblado, esta entidad sin ánimo de lucro comienza el proyecto para devolver la vida a estos edificios. Esta asociación busca resucitar el enclave con un proyecto que pretende poner en valor el paisaje, la historia, el trabajo comunitario y el papel de la mujer en la sociedad. El plan no aspira al lucro, sino a la autosuficiencia, gracias al trabajo comunitario y la cooperación social. El proyecto por fases promueve entre los edificios de La Engaña, establecer una hospedería, un albergue juvenil, un centro de interpretación, talleres de capacitación y de arte, y a la par, la residencia de las propias trabajadoras.

Así, la intención inicial es rehabilitar la estación -y convertirla en una hospedería en su planta baja y un albergue juvenil en la alta-, así como el muelle de carga, «el cual acogerá un centro de interpretación que recordará la historia del túnel, su gente y la comarca que lo rodea». Estas son palabras de la presidenta de la asociación para el correo de Burgos.⁰¹

La asociación ha conseguido firmar el contrato de alquiler por 8 años con el administrador ferroviario para la cesión de las instalaciones. En principio en este contrato solo se incluyen el edificio de viajeros y el muelle cubierto, pero pretenden de forma progresiva incluir a su colonia el resto de construcciones: la ermita-escuela, las viviendas de los ingenieros y de los jefes de taller (que serán rehabilitadas y ocupadas por las familias de la asociación), los barracones de los obreros, la antigua hospedería...

⁰¹ M.M. (11 de Enero de 2016). El renacimiento del poblado de La Engaña toma impulso. El correo de Burgos, págs. 27-28.



i7/ Vía verde a su paso por la estación de Ciudad-Dosante, 2021

h) Vía Verde

Se puede decir que esta ha sido la única propuesta que de alguna forma ha llegado a materializarse. El denominado por el Ministerio de agricultura, pesca y alimentación como camino natural Santander-Mediterráneo pretende transformar el que fuera el trazado del ferrocarril en una vía verde. Son numerosos los tramos que ya se encuentran acondicionados para el uso de senderistas y cicloturistas. El acondicionamiento ha consistido en primer lugar en levantar las vías, para luego desbrozar y cubrir de grava. Esto ha provocado reacciones negativas en muchos de los vecinos de estos pueblos, y muchos de los amantes del ferrocarril. En el libro "Santander-Mediterráneo. El ferrocarril que perdió el norte" el autor renombraba esta vía verde como la vía marrón, ya que lo han convertido en un extenso camino de grava, como tantos otros podemos encontrar por toda la península, donde no quedan huellas de las vías.

Los que anhelan el paso de los trenes por estas tierras, y lucharon durante años buscando formas de recuperar el ferrocarril, ven ahogados sus esfuerzos al observar cómo se eliminan todas las vías. Muchos de los defensores del Santander-Mediterráneo mantienen que la vía verde es una muestra de la falta de atención al patrimonio ferroviario por parte de la administración pública, donde quedan los restos de las estaciones completamente descontextualizados.

Al otro lado del túnel de La Engaña las propuestas en cuanto al patrimonio del ferrocarril han sido similares, acondicionándose la Vía Verde de Pas, en la Vega de Pas y en Soria y Zaragoza, el panorama es idéntico.

Tramos ejecutados en la provincia de Burgos

- Túnel de La Engaña a Santelices
- Villarmero a estación Cascajares-Hortigüela
- Castellanos de Bureba a Quintanilla Vivar
- Hontoria del Pinar a San Leonardo de Yagüe

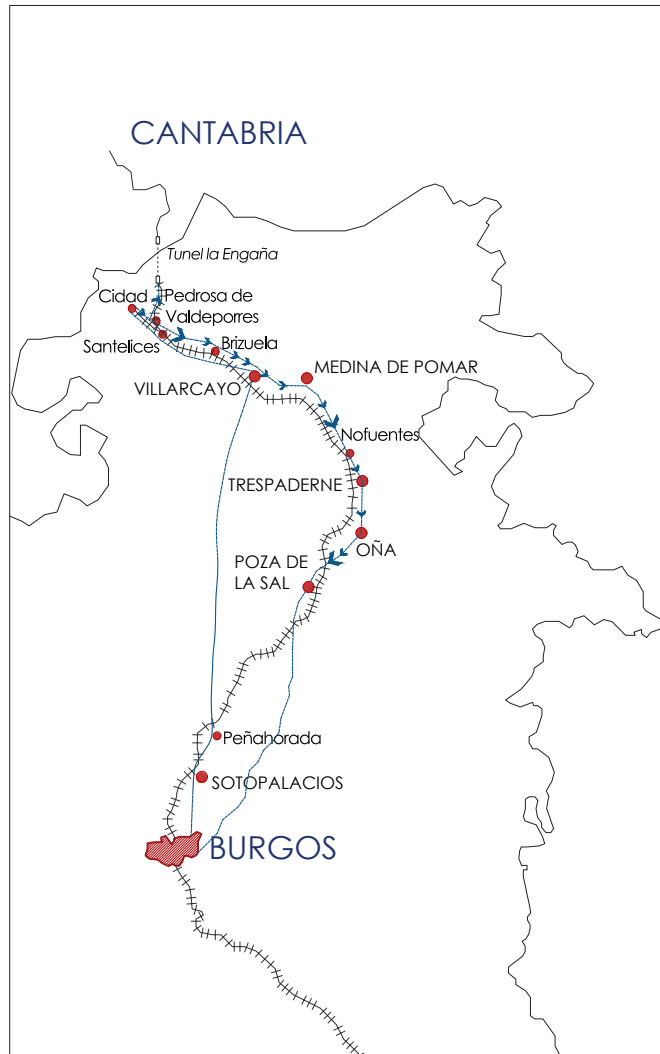
02 Ministerio de agricultura, p. y. (s.f.). MAPA. Obtenido de: <https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminos-naturales/sector-noroeste/santander-mediterraneo/default.aspx>

04

RECORRIDO ENTRE BURGOS Y LA ENGAÑA



ii/Estación La Engaña, autor Sr. Arribas, 2013



Mapa del recorrido entre Burgos y La Engaña, las poblaciones que aparecen son las que se han ido visitando en el trabajo de campo.

SOTOPALACIOS

Nuestro viaje comienza en Burgos donde tomamos la carretera hacia Sotopalacios el primer pueblo en dirección a Santander que contaba con estación del Santander-Mediterráneo, esta se encuentra en ruinas después de que este fin de año sufriera un incendio, al reunirse en ella algunos jóvenes. A continuación, nos dirigimos hacia Peñahorada por la carretera que discurre paralelamente a la vía verde, la vía verde se ha creado en los últimos años ocupando el trazado que dibujaban las vías del ferrocarril Santander-Mediterráneo, en varias ocasiones la carretera se cruza con la vía verde tanto a distinto nivel, pasando la vía verde por encima de nosotros como al mismo nivel, en este punto aparece una abandonada casa del guarda de barreras.

PEÑAHORADA

Sotopalacios es la última población de cierta importancia que encontraremos en muchos kilómetros, ahora penetramos en un desierto demográfico donde se suceden pueblos de apenas una decena de habitantes. Cruzamos Villaverde Peñahorada, pueblo que contó con apeadero. Aquí comienza un serpenteante desfiladero horadado por el ferrocarril, un paisaje de rocas repletas, en días soleados como el de hoy, de escaladores. Para salvar esta orografía se tuvieron que construir trincheras, túneles y puentes. A pocos kilómetros de Villaverde cruzamos el pueblo de Peñahorada, pueblo que en la actualidad tiene una población de 28 personas, pero que en su día tuvo estación de ferrocarril. Aún quedan restos de la famosa cantera de esta localidad, la cual proporcionaba balasto para el ferrocarril y a la que llegaba un ramal propio desde la estación.

PÁRAMO DE MASA

Abandonamos el pueblo y tomamos dirección Villarcayo, pero esta vez no seguimos el recorrido del tren, nos despedimos de él hasta la localidad de destino. Ni una persona nos encontramos en los pueblos que cruzamos por este camino. Recorremos la más

auténtica España olvidada y vaciada. En lo alto del páramo de Masa, el pueblo de Villalta, probablemente merecido el calificativo de "el pueblo más frío de Burgos". Pueblo que dada su situación en el centro del páramo de Masa, en el histórico camino entre Laredo y Burgos, contaba con cuartel y varios paradores, un punto estratégico de parada en el largo y duro camino para cruzar el páramo. Actualmente a duras penas permanece en pie el campanario de la iglesia y solo un vecino ocasionalmente habita uno de los hogares de este pueblo.

PUERTO DE LA MAZORRA

Desde lo alto del puerto de la Mazorra nos asomamos sobre las Merindades, el que sería durante varios kilómetros el escenario del ferrocarril Santander-Mediterráneo. Descendemos desde los 1000 metros de altitud en los que nos encontramos hasta el valle del Ebro, un singular paisaje de prados y arboledas que se extienden bajo las formaciones rocosas de los Cárcavos en la cara sur de la Sierra de la Tesla. A la entrada de Villarcayo por Horna en su área industrial nos reciben los talleres de nuestro ferrocarril. No nos pararemos ahora a recorrer el resto de sus instalaciones, continuamos el camino para comenzar a descubrir todo este patrimonio ligado al ferrocarril desde el inicio de la línea en Burgos, desde Dosante.

MERINDADES

La carretera cambia completamente, cogemos una carretera repleta de curvas en la que a duras penas en muchos tramos se pueden cruzar dos coches. En todo el camino vamos a ir acompañados del río Nela, recorriendo el desfiladero que genera. En la construcción del ferrocarril se tuvieron que enfrentar a la dificultad que ocasionaba el relieve tan accidentado de la zona de las Merindades, por ello aprovecharon el valle que genera a su paso el río Nela. El río Nela nace en los montes de Somo en la frontera entre la provincia de Burgos y Cantabria y desemboca en el Ebro en Trespaderne, pasando entre Dosante y Ciudad, Santelices, Brizuela, Escaño, Villarcayo y a poca distancia de Moneo y Nofuentes.



i2/ Puente sobre el río Nela y sobre la carretera a Pedrosa de Valdeporres en Cigüenza, 2021



i3/ Almacén y vía verde de la estación de Ciudad-Dosante, 2021



i4/ Almacén y vía verde de la estación de Ciudad-Dosante, 2021

CIDAD DE VALDEPORRES

Después de pasar por Pedrosa de Valdeporres llegamos al pueblo de Ciudad. Con una población de tan solo 14 habitantes, la carretera para llegar se encuentra en muy malas condiciones, es fácil intuir que el tráfico hasta allí es prácticamente nulo. Nada nos señala la ubicación de la estación, que se encontraría entre los pueblos de Ciudad y de Dosante, para dar servicio en su día a ambos. Decidimos seguir un cartel que dirige hacia la estación del tren de La Robla, para llegar allí hay que recorrer poco más de un kilómetro por un complicado camino sin asfaltar. Nuestra llegada al final del camino coincide con la llegada de un tren, pero este naturalmente no recorre las vías del Santander-Mediterráneo las cuales fueron levantadas y ya no queda ni rastro. Se trata del Feve el ferrocarril de La Robla que realiza el trayecto desde León hasta Bilbao, pasando por Dosante y Pedrosa de Valdeporres. Este tren nunca compartió ni vías ni instalaciones con el S-M. Los vecinos de la zona nos comentan que el ferrocarril de La Robla corre el riesgo de desaparecer, que el número de pasajeros cada vez es más reducido y que asiduamente lo frecuentan círculos adinerados de la sociedad bilbaína.

Encima de las vías del ferrocarril de la Robla encontramos la estación de Ciudad-Dosante, a los pies del pueblo de Dosante. La estación se encuentra abandonada como si después de pasar el último tren por sus vías nadie hubiera vuelto al lugar. Se conserva en el estado original, sin sufrir ninguna reforma, con los colores originales. El techo se ha hundido y las fachadas están cubiertas de maleza. Sin embargo, es una buena representación de cómo fue la arquitectura del ferrocarril Santander-Mediterráneo. Esta es una de las estaciones de tercera clase. Gracias a que se ha perdido la pintura que cubría sus fachadas podemos ver la piedra caliza que forma sus muros, la estructura interior del forjado y la cubierta también ha quedado a la vista una estructura de vigas y pilares de madera. En frente de la estación al otro lado de las vías, quedan en pie los muros del muelle cubierto. Lejos de estar contruidos con materiales más modestos, se observa como los muros están conformados por piedra y el ladrillo aparece para formar los huecos, huecos que ahora enmarcan el paisaje de montes verdes que nos rodea. La estación donde en su día acabaría el trazado del ferrocarril S-M, sufre el abandono y el olvido, agonizando esperando su desaparición.



i5/ Estación de Ciudad-Dosante, 2021



i6/ Viviendas de los ingenieros en Pedrosa de Valdeporres, 2021



i7/ Estación de Pedrosa de Valdeporres, 2021

PEDROSA DE VALDEPORRES

Desde aquí continuamos nuestro camino a Pedrosa de Valdeporres, donde pronto identificamos las viviendas de los ingenieros que, para nuestra agradable sorpresa, se encuentran habitadas y en muy buenas condiciones. A unos metros aparece el muelle y la estación de esta localidad. La estación es del mismo tipo que las que podemos encontrar en La Engaña y en Yera, en la provincia de Cantabria, y al igual que las viviendas de los ingenieros se encuentra ocupada, utilizándose como albergue para espeleólogos.

LA ENGAÑA

Aquí decidimos retroceder y coger el camino en dirección al túnel de la Engaña. Si continuamos recto llegaríamos al desvío previo a Santelices que se construye cuando se decide que el paso hacia Cantabria se realizará por La Engaña. Siguiendo el curso del río Engaña llegamos al poblado de La Engaña. Lo primero que nos recibe son las viviendas de los ingenieros, idénticas a las que hemos visto en Pedrosa de Valdeporres. Sin embargo, estas no han corrido la misma suerte, se encuentran en ruinas, con el techo hundido. Esto va a ser una premonición de lo que nos vamos a encontrar en el entorno de la boca sur de la Engaña. Las viviendas de los ingenieros se encontraban a algunos metros del resto del poblado. Desde ellas aún no se divisa ningún otro edificio, pero según continuamos y giramos la vista nos llama la atención lo imponente de la estación de la Engaña junto al muelle cubierto, envuelta en un entorno extraordinario, muy cerca del catalogado como espacio natural protegido Ojo Guareña. Tres plantas formaban la antigua estación por la que nunca pasó ningún tren. Nos encontramos con una mujer cuidando un pequeño huerto en el entorno del muelle. Es la fundadora de Ashef. Nos cuenta que vive durante todo el año en el almacén que han conseguido arreglar gracias a la colaboración de vecinos y otros voluntarios y a un crowdfunding que hicieron para reparar la cubierta. No nos podemos imaginar cómo de duro tiene que ser pasar el invierno en aquel lugar, absolutamente aislado.

Ahora su objetivo es arreglar el edificio de la estación, pero dado el pésimo estado en que se encuentra y el tamaño de dicha construcción la inversión es descomunal. Mientras tanto se dedica a escuchar historias de los pocos vecinos que quedan vivos que trabajaron en la perforación del túnel y entrevistarse con las personas que se han convertido en expertos estudiando este ferrocarril, toda esta información la divulga a través de free tours.

El edificio de la estación durante varios años fue empleado por algún vecino como establo, varias de sus ventanas están tapiadas para evitar a los vándalos y se intuyen los agujeros en la cubierta, por los que ahora asoman árboles.

Siguiendo el camino al otro lado de las vías se observan los restos de la iglesia, donde apenas se conserva en pie el campanario. A continuación cruzamos un puente sobre el río Engaña, a nuestra derecha lo que queda en pie de las viviendas de los trabajadores libres, al fondo la boca sur del túnel, tapiada ya que en los últimos años ha sufrido hundimientos y es peligroso cruzarlo.



i8/ Acceso vivienda ingenieros en el poblado de La Engaña, 2021



i9/ Estación en el poblado de La Engaña, 2021



i10/Valle del río Engaña fotografía desde las viviendas de los ingenieros en el poblado del túnel de La Engaña, 2021

La boca del túnel se encontraba velada por la torre de la cementera a su izquierda y por el transformador eléctrico y fábrica de material a su derecha. Sobre la boca del túnel está la placa con el nombre y la longitud, a la derecha el escudo de la provincia de Burgos y a la izquierda el de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Si continuamos el camino hacia la derecha, cruzando de nuevo el río, nos encontraríamos con la hospedería, donde debieron de vivir los presos que trabajaron ahondando este túnel. En la actualidad cuesta reconocer lo que fuese su hogar. En pie solo se mantienen algunos muros y todo se ha cubierto por la vegetación que crece de una forma tan salvaje en este valle. Todo este poblado lo conformaban unas construcciones muy humildes, pero realmente prácticas y bien planteadas para su uso. Cuando se acabaron las obras del túnel y se decidió no terminar la línea de ferrocarril, el poblado perdió todo su sentido, sus vecinos lo abandonaron y así quedó hasta nuestros días. Se trata de un lugar recóndito y aislado, el acceso hasta allí se hace complicado y la humedad y demás inclemencias del tiempo han hecho que las construcciones se deterioren a muy rápida velocidad. Un vecino de Pedrosa de Valdeporres nos comenta que él hasta hace unos años cruzaba el túnel, ya que aún estando tapiado se podía entrar desde un lateral por una estrecha salida de emergencia. También nos comenta que cuando la niebla es muy espesa al otro lado en el Valle de Pas, esta es capaz de atravesar el túnel y cubrir el pueblo de Pedrosa de Valdeporres. El entorno es indescriptible y produce mucha impresión observar una obra tan faraónica como fue el túnel de la Engaña.



i11/ Viviendas obreras libres en el poblado de La Engaña, 2021



i12/ boca sur del túnel en el poblado de La Engaña, 2021



i13/ Hospedería en el poblado de La Engaña, 2021



i14/ Cementera en el poblado de La Engaña, 2021

SANTELICES

Regresamos a la estación de Pedrosa de Valdeporres para continuar nuestro camino en dirección Burgos. Caminando cruzamos el viaducto de Santelices y llegamos a la bifurcación donde el tren se dirigía por un lado a La Engaña y por otro a Ciudad-Dosante, nos dirigimos en dirección a esta segunda estación. Una grata sorpresa es encontrar el apartadero de Santelices en perfecto estado, se encuentra habitado y han levantado alrededor de la finca un seto, mientras lo recorremos un señor riega el césped. Conserva detalles como una placa de la empresa constructora, las farolas originales y los tan identificativos carteles azules en los que se lee Santelices. El edificio de servicios también se ha acondicionado, en ambos se ha sustituido la cubierta por una nueva y se ha cambiado el color de los cerramientos, sin embargo conservan la estética original.

BRIZUELA

Nuestra siguiente parada es la estación de Brizuela, idéntica a la de Ciudad-Dosante, pero está conservada en mucho mejor estado, posiblemente por encontrarse muy cerca del pueblo. Se ha convertido en un albergue rural y en un bar, ahora está cerrado posiblemente por la situación sanitaria de pandemia. Han eliminado el enfoscado de los muros, dejando la piedra desnuda y han añadido un porche a la fachada que da hacia las vías. El muelle cubierto se encuentra también reacondicionado y es empleado como vivienda, mientras que la marquesina de sobrepaso se ha convertido en una aula de energías renovables. Todas las construcciones se han despojado de la pintura de sus muros, quedando la piedra desnuda, lo que nos permite contemplar la riqueza del material. Nos alegra ver que en frente del andén de la estación ha sobrevivido un tramo de las vías originales. Es difícil encontrar a lo largo de la línea del ferrocarril lugares en los que podamos ver las vías ya que al convertirse en vía verde, se levantaron. Como ya es recurrente, impresiona el entorno en que nos encontramos ya que desde la estación se ve La Peña de la Ventana un macizo rocoso tallado por el río Nela.



115/ Apartadero de Santelices, 2021



116/ Estación de Brizuela, 2021



ii7/ La Peña de la Ventana tallada por el río Nela, imagen desde Brizuela, 2021



i18/ Almacén de la estación de Brizuela, 2021



i19/ Marquesina de la estación de Brizuela, 2021



i20/ Estación de Brizuela, 2021



i21/ Estación de Villarcayo fachada de acceso desde la población, 2021



i22/ Almacén de reparaciones en Villarcayo, 2021

VILLARCAYO

La siguiente parada es Villarcayo. Las instalaciones del ferrocarril se encuentran en el área industrial de la localidad. La estación de Villarcayo era una de las más importantes de toda la línea y eso lo descubrimos pronto al ver la cantidad de dependencias que en muy mal estado conserva. Desde la carretera se observan los que fueron los talleres para pequeñas reparaciones. Por los carteles que presentan en la fachada principal se intuye que este espacio ha sido ocupado durante algún tiempo por pequeños negocios relacionados con el metal. A continuación nos encontramos la vivienda del guardabarreras. Se trata de una tipología que se repite a lo largo de toda la línea, parece que la casa haya estado habitada. Junto a ella aparecen otros dos edificios de menor tamaño, las viviendas de los trabajadores del taller. La primera, por lo que se observa desde la ventana, se ha debido utilizar en algún momento como bar, de la segunda no tenemos muchos datos ya que se incendió y el fuego apenas ha respetado los muros y lo poco que ha sobrevivido de la estructura de madera de la cubierta. Desde aquí nos dirigimos por el andén hasta el edificio de pasajeros. Lo primero que nos encontramos son los servicios, los cuales se encuentran en pésimas condiciones pero aún mantienen el alicatado y la distribución lo que nos permite hacernos una idea de cómo fueron en su día. El edificio de viajeros no ha corrido mejor suerte, parece que haya estado habitado en algún momento posterior al cierre de la línea, pero el abandono y el vandalismo, han provocado que ahora se trate de un edificio lleno de pintadas en el que es difícil encontrar una ventana que se encuentre sin tapiar que tenga los cristales de una pieza. Cuando nos asomamos a la caseta de enclavamiento ésta conserva abandonados los que fueron los enclavamientos originales de la línea. A continuación del edificio de viajeros se encontraba el muelle cubierto. Por el cartel que presenta en una de sus fachadas ha sido utilizado como centro cultural pero parece ser que de eso hace un tiempo, ya que la cubierta se encuentra en muy malas condiciones, en muchos puntos faltan tejas y la estructura está muy deteriorada. Al otro lado de las vías encontramos el resto de las instalaciones que convertían esta estación en una de las más

importantes de la línea. En pie se mantiene el depósito de agua que servía de agua a las locomotoras, cubierta por la maleza cuesta reconocer la rotonda ferroviaria de unos 25 metros de diámetro, invertía la dirección de las locomotoras para dirigir las a las naves. De estas naves se mantiene en pie tan solo tres de las fachadas, ni rastro queda del material de acabado de la cubierta, y solo aguanta el paso del tiempo la estructura metálica de cerchas, colocadas de forma radial para facilitar la entrada de los trenes.

Uno de los elementos que atraen a los amantes del mundo ferroviario es una locomotora tipo Mikado que aparece en medio de este parque ferroviario, solitaria y abandonada, oxidándose cubierta por pintadas fruto del vandalismo, y que permanece encima del reducido tramo de vías que han sobrevivido. Esta locomotora de vapor llegó a Villarcayo en 1991, iba a formar parte de un bonito proyecto turístico que no se llegó a llevar a cabo. Todos estos elementos ferroviarios ven pasar los años, expuestos a la intemperie, a la oxidación y la maleza, sufriendo poco a poco el declive.

MEDINA DE POMAR

Nuestra siguiente parada es la estación de Medina de Pomar. A unos kilómetros del pueblo, mientras nos acercamos escuchamos ruido, se trata de una radio. La estación es idéntica a la que hemos visto en Villarcayo. Aunque ésta no tenía la misma importancia, el entorno se encuentra vallado y se ha convertido en un jardín privado. Desde fuera el estado no parece mucho mejor que el de la estación de Villarcayo, cristales rotos, ventanas cerradas a cal y canto, crece vegetación en la cubierta y la pintura tiene el aspecto de hacer muchos años que no se renueva. Cuando nos dirigimos hacia el edificio de servicios nos sorprende ver a una mujer saliendo por la puerta lateral del edificio de viajeros. Parece que se encuentra por lo menos parcialmente habitado, esta teoría se ratifica al ver ropa tendida y un perro. Es una lástima el estado en que se encuentran tanto las instalaciones de Villarcayo como las de Medina, edificios que tienen un carácter tan imponente, estaciones que en su día tuvieron cierta importancia como nos indica su tamaño, ubicadas en un entorno natural envidiable.



i23/ Estación de Medina de Pomar fachada hacia las vías, 2021



i24/ Estación de Nofuentes, 2021



i24/ Estación de Trespaderne, 2021

NOFUENTES

Continuando nuestro camino dirección Burgos, la siguiente parada es Nofuentes, donde se ubicaba una estación de tercera clase, de tipología normalizada. El edificio de viajeros se encuentra en buen estado, parece que habitualmente esté habitado. El tejado se ha cambiado en su totalidad manteniendo la estética original, las carpinterías son las originales, mantienen incluso el color verde tan característico y en la fachada aunque se ha repintado, se han mantenido los colores originales que aparecían en las estaciones de este tipo de la línea. El Edificio de servicios se encuentra en un estado similar. Es el muelle cubierto el que ha sufrido más el deterioro. Parece que la cubierta de la cubierta ha sido sustituida y que se han hecho esfuerzos por mantener en pie el edificio, sin embargo actualmente se encuentra abandonado. Es fácil comprender qué puede llevar a una persona a habitar esta estación, aparte del encanto propio de esta arquitectura, las vistas son envidiables.

TRESPADERNE

Nuestra siguiente parada es Trespaderne. Las instalaciones del ferrocarril en esta población son idénticas a las que encontrábamos en Nofuentes, y de igual manera se encuentran en muy buen estado. El edificio de viajeros ha sido utilizado como albergue, la principal diferencia que encontramos con la estación anterior, es que en ésta se ha dejado la piedra desnuda de las fachadas, y en alguna de las obras de recuperación del edificio se optó por prescindir del revoco de mortero y la pintura que ocultaban la piedra de las fachadas de todos los edificios vinculados al ferrocarril. También llama la atención la buena condición en la que permanece el depósito de agua. Como ya es recurrente, mencionar que cuando paseas por el lugar que ocuparon estas vías, reproduciendo el recorrido que harían los pasajeros de ese ferrocarril, es inevitable quedarse asombrado ante el paisaje que nos rodea, la sierra de la Tesla, en las inmediaciones del desfiladero de la Horadada, tallado por el río Ebro. Por un momento imaginamos las inigualables vistas que se tendrían desde ese tren cruzando estas localidades.

OÑA

A continuación visitamos la estación de Oña. A los pies de este histórico pueblo, cruzando el río Oca, al igual que la anterior, la estación se ha venido utilizando como albergue, además todo el entorno se ha acondicionado convirtiéndose en el área deportiva del pueblo, una buena manera de integrar las instalaciones del antiguo ferrocarril en la vida y el ocio de la localidad, evitando el abandono y descuido que muchas veces se ve agravado por encontrarse estas instalaciones aisladas y distantes del entorno del pueblo. Llama la atención el color azul del que se han pintado las fachadas tanto de la estación, como del muelle y del edificio de servicios, color que dista mucho del original, pero que genera un bonito contraste con el fondo verde de los montes Obarenes. Es singular entre todas las estaciones que hemos visitado el tratamiento que se ha dado al muelle cubierto y al edificio de servicios, mediante la anexión de una pieza de nueva construcción que conecta ambos se ha conseguido ubicar en su interior el gimnasio público del pueblo.

POZA DE LA SAL

La última y escueta parada, debido a que el tiempo amenazaba lluvia, es en Poza de la Sal. No es fácil encontrar la estación ya que se encuentra a un par de kilómetros del pueblo y nada nos señala su ubicación. Mientras nos vamos acercando a la estación, todo pronostica que no vamos a tener la suerte de encontrarla en similares condiciones a la que acabamos de ver, y así es, todas las instalaciones se encuentran completamente abandonadas. No queda rastro de una sola carpintería, si nos asomamos al interior de la estación el forjado se ha hundido en numerosos puntos y desde éstos se llega a ver el cielo por los huecos que hay en la cubierta. Posiblemente estas instalaciones se abandonaran con el paso del último tren, y si en Oña hablábamos que por parte del ayuntamiento había sido muy acertada la medida de integrar este patrimonio en el pueblo acondicionando el entorno y asignándole nuevos usos, aquí nos encontramos el ejemplo contrario. Posiblemente la lejanía con el pueblo ha propiciado el estado de ruina y abandono en que se encuentran estos edificios, aislados y olvidados.



i25/ Estación de Oña, 2021



i26/ Estación de Poza de la Sal, 2021

Después de recorrer varios kilómetros del que fue el itinerario realizado por el ferrocarril Santander-Mediterráneo en el norte de Burgos, es inevitable hablar de éste sin mencionar el único y espectacular entorno natural que lo rodea. Cruza desde Ojo Guareña la sierra de la Tesla, hasta los montes Obarenes, por la rivera del río Nela, el Oca y el Ebro. Nos podemos imaginar que sería un viaje de lo más entretenido, viendo desde las ventanillas del vagón cruzar desfiladeros, pasar por encima de ríos y atravesar túneles.

Partiendo de que la tipología de estación se reproducía en los distintos pueblos de la misma manera y que las instalaciones vinculadas a esta tampoco se distinguían, en la actualidad encontramos todo un abanico de diferentes modos en que estas instalaciones han llegado a nuestros días, desde las que se han dotado de un nuevo uso, a las que se encuentran habitadas por particulares que las han convertido en sus hogares, hasta las que esperan abandonadas su desaparición.

Pero a pesar de que mucho de este patrimonio está abocado a la desaparición, es notoria la presencia del ferrocarril por estas tierras. Continuamente aparecen sobre la carretera viaductos, sobre los ríos, puentes de hierro, y en las carreteras, imponentes muros de contención contruidos con sillares de piedra perfectamente tallada. Tampoco es difícil entre la gente de la zona escuchar hablar del ferrocarril, muchos de ellos por edad casi no lo pudieron conocer, pero todos están de acuerdo en que si se hubiera mantenido de alguna manera hasta nuestros días, hubiera enriquecido mucho la zona. Fantasean con un tren turístico, que realice un par de viajes diarios y pueda acercar este entorno tan singular a los turistas. Sueños que cada vez se ven más lejanos con la tendencia cada vez más al alza de las vías verdes, con lo que éstas conllevan, el levantamiento de todos los restos de vías que podían quedar en la línea.

05

REFERENCIAS

01. Rehabilitación estación de ferrocarril de Burgos.
02. Nave 3 del parque central de Valencia.
03. Centro interpretativo Vale do Tua.
04. Urbanización y rehabilitación del poblado Os Peares.
05. Estrategias de intervención en la ruina.



11/ Fachada hacia las vías de la antigua estación de Burgos rehabilitada, 2016



12/ Interior de la antigua estación de Burgos rehabilitada, 2016

01. REHABILITACIÓN ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE BURGOS

En España podemos encontrar ejemplos de recuperación del patrimonio ligado al ferrocarril y puesta en valor de este dotándolo de nuevos usos, no son muy numerosos, pero los podemos ver sin irnos más lejos, en la antigua estación de ferrocarril de Burgos, la cual se construye en 1902, en 2008 deja de dar servicio y se abandona, hasta que se rehabilita entre 2013 y 2016 por el estudio de arquitectura Cotell-Martínez Arquitectos.

Descripción del proyecto por Cotell-Martínez Arquitectos

El proyecto tiene como objeto la rehabilitación del edificio de la Antigua Estación de Ferrocarril, para albergar usos dotacionales de recreo y ocio destinados fundamentalmente al público infantil y juvenil. La intervención se extiende, por un lado, a la plaza de la Estación –antiguo Patio de Viajeros– peatonalizando dicho espacio y transformándolo en un espacio de relación y, por otro, al ámbito que ocupaban las vías del tren, transformado ahora en bulvar.⁰¹

El interior del edificio de viajeros se estructura a partir de un eje lineal. Se abren huecos en los muros de carga en planta baja para conseguir un espacio fluido y continuo. Se elimina el forjado de la entreplanta, ejecutado a mediados del siglo XX, para recuperar la altura original, permitiendo comprender el espacio en su totalidad.

Se eliminan la totalidad de los revestimientos interiores dejando al descubierto la fábrica de ladrillo y piedra, buscando diferenciar las partes existentes de las nuevas. Para soportar los nuevos forjados se crean unos pórticos, cuyo ritmo lo pautan los macizos del muro.

01 Arquitectos, C.-M. (2020). Cotell-Martínez. Obtenido de Cotell-Martínez: <http://cotell-martinez.com/adequacion-de-la-nave-3-del-parque-central-de-valencia-a-equipamiento-espectaculo-y-cultural>

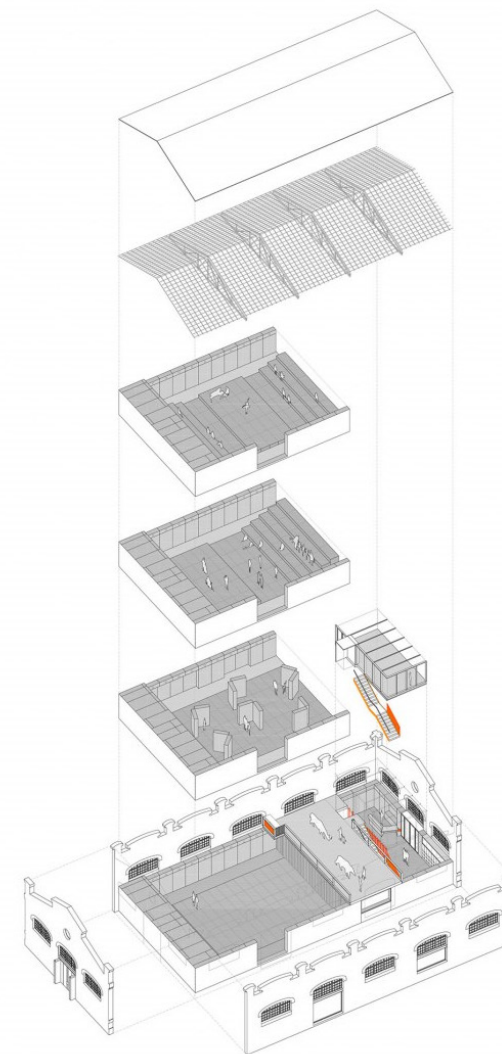
02. NAVE 3 DEL PARQUE CENTRAL DE VALENCIA

Otro ejemplo de adaptación del patrimonio del ferrocarril aparece en Valencia donde se ha rehabilitado una nave del parque Central, de 1917, para convertirse en 2020 en un equipamiento cultural, los autores del proyecto también son el estudio Cotell-Martínez Arquitectos.

El proyecto consiste en la readaptación de una nave de 1917, creando un espacio que sea flexible a distintos usos, esto lo consiguen generando un altillo y organizando los distintos usos según las crujías del edificio original, buscando no perder nunca la concepción espacial de la nave.

La primera crujía comprende el vestíbulo, con un núcleo lineal de comunicación vertical, en la planta superior se sitúa una sala polivalente, que se materializa con cerramientos de vidrio para no perder la concepción espacial de la nave. En la segunda crujía se ubican los aseos e instalaciones. El resto de crujías dan cabida a un espacio multiusos.

Estos no son los ejemplos que nos atañen en este trabajo ya que se trata de intervenciones que se encuentran en núcleos urbanos, que han tenido una importancia en el planeamiento de la ciudad y que tienen ya un valor arquitectónico por sí solas muy lejos de la arquitectura modesta del Santander-Mediterráneo donde una de las principales dificultades que nos encontramos es el aislamiento. En nuestro caso hablamos no solo de patrimonio arquitectónico sino también de patrimonio paisajístico e histórico, y de toda una red de construcciones que participan del lugar donde se encuentran. Interesa la puesta en valor no solo de las construcciones sino del entorno que las rodea, que la arquitectura sea un foco que ayude a la revalorización del paisaje y de estos núcleos rurales que durante las últimas décadas han visto disminuir exponencialmente su población.





14/Imagen hangar estación Vale de Tua antes de la rehabilitación



15/Imagen hangar estación Vale do Tua después de la rehabilitación, 2018

03. CENTRO INTERPRETATIVO VALE DO TUA

Dentro de la península, en Portugal encontramos referencias que pueden acercarse más al caso de estudio, por ejemplo el Centro Interpretativo Vale do Tua. El Centro Interpretativo del Valle de Tua (CIVT) se ubica en dos hangares abandonados de la estación de Tua. Esta estación pertenecía a la línea del Duero, que unía Portugal con España a través de Salamanca, la línea comenzaba en Ermesinde a tan solo 10km de Oporto y llegaba hasta Barca de Alba en la frontera con España, desde allí continuaba hasta Salamanca pasando por La Fuente de San Esteban.

El objetivo de esta línea era comunicar zonas aisladas en el entorno del río Duero, ser el medio de transporte de los vinos de Oporto y otros productos agrícolas de las regiones del interior, ya que el transporte en barco a través del río Duero no era competente y facilitar el movimiento a los habitantes del Alto Duero. La línea entra en servicio entre 1875 y 1887. En 1984 se cierra la línea en territorio español y es en 1988 cuando ocurre lo mismo en Portugal, alegando la falta de rentabilidad. En el año 2009 se construye una presa en el río Tua lo que implica inundar parte de la vía férrea, y que cualquier reutilización del patrimonio fuese imposible, como compensación se construye en 2017 el Centro Interpretativo para dar a conocer el entorno natural del valle, la historia de la línea del ferrocarril y la presa.

Para el estudio de arquitectura Rosmaninho + Azevedo el proyecto exigía una gran responsabilidad ya que nos encontramos en pleno corazón del río Duero, Patrimonio Mundial de la UNESCO y la intención era revalorizar el entorno natural y la historia del lugar.

El hangar sur, un edificio centenario, se restauró tabla por tabla, en él se ubican las exposiciones temporales, el centro de recepción de visitantes y una tienda. La intervención también implicó plataformas exteriores y el tratamiento del espacio público, los espacios de almacenamiento y sanitarios se ubican en un volumen contenedor que no toca la preexistencia, permitiendo su lectura íntegra.

En contraposición el edificio norte se trata de una forma más contemporánea, se cubre de zinc, buscando que se trate de un material con una naturaleza industrial.

En cuanto a la línea de ferrocarril del Duero, por el momento es posible recorrer parte de su trazado en Portugal, en un tren de principios del siglo XX, El Comboio Histórico do Douro realiza el recorrido Régua-Tua. Se trata de un viaje río arriba de más de 30 kilómetros, que recorre un paisaje declarado Patrimonio Mundial por la UNESCO. Este proyecto sirve para atraer al turismo a la vez que dar a conocer esta zona de viñedos en el entorno del río Duero, el cual te acompaña durante todo el viaje. La situación de la línea en España es completamente distinta, lejos de reabrirse convirtiéndose en un atractivo turístico, se decidió desmantelar y convertir en una vía verde.

*Entre el 21 de febrero de 2018 y el 21 de febrero de 2019, más de 5300 visitantes visitaron este espacio museístico. Un análisis del perfil de los visitantes de la CIVT nos permite ver que el 25% de los visitantes de la CIVT llegan a Tua a través de trenes que circulan por la línea ferroviaria del Duero.*⁰²

02 Ledo, R. (1 de Mayo de 2020). Diario Luso-Galaico. Obtenido de Diario Luso-Galaico: <https://diarioluso-galaico.com/2020/05/01/artur-cascarejo-director-del-pnrvt-vale-do-tua-turismo-de-experiencias-y-de-naturaleza-con-una-red-de-rutas-de-mucho-interes/>



16/Imagen hangar sur después de la rehabilitación, 2018



17/Hangar norte después de la rehabilitación, 2018



18/Imagen histórica Poblado Os Peares y presa



19/Iglesia del Poblado Os Peares, 2012

04. URBANIZACIÓN Y REHABILITACIÓN DEL POBLADO OS PEARES

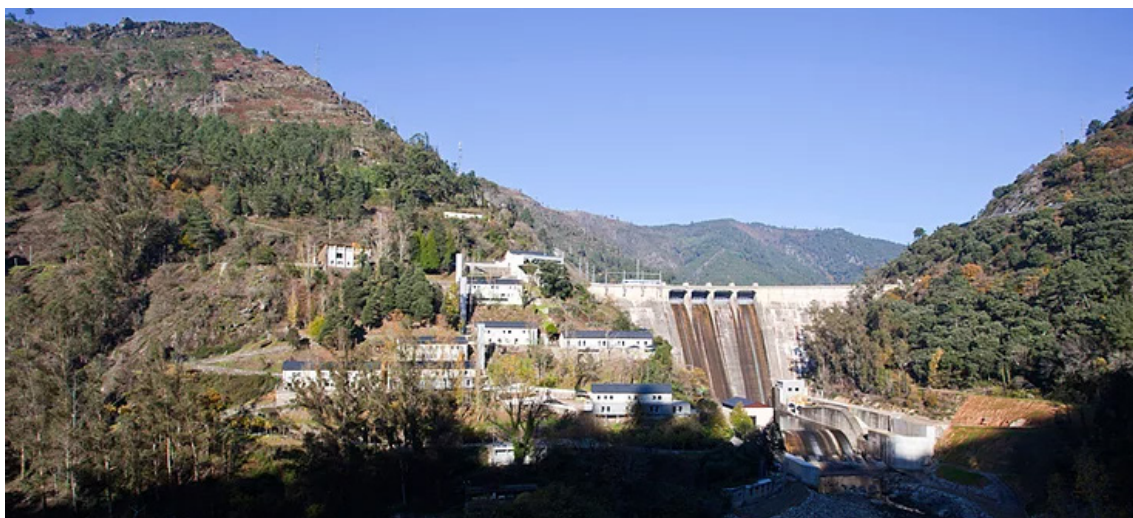
La Central Hidroeléctrica de Os Peares se comienza a construir en 1947, se ubica junto al río Miño, en el pueblo con el mismo nombre, en la provincia de Ourense a 25 kilómetros de la capital. El 31 de diciembre de 1955 se inauguran las instalaciones, como complemento a la Central hidroeléctrica se encarga al arquitecto Antonio Tenreiro Brochón una serie de instalaciones no solo de uso industrial, sino también viviendas para los trabajadores y equipamientos como una escuela o una iglesia. De esta forma se construye el poblado de Os Peares, se trata de un ensayo de diferentes tipologías de vivienda que nace de la profunda inquietud renovadora de una generación de arquitectos que intenta, durante la dictadura, que sus propuestas sigan las tendencias que se venían desarrollando en el resto del mundo. Se trata de viviendas funcionales que recogen los principios de la arquitectura moderna del momento y que tratan la problemática específica de la vivienda.

Entre los equipamientos del poblado se proyecta la capilla del Espíritu Santo, en la que se refleja las inquietudes de esta generación de jóvenes arquitectos que surge en los años cincuenta. El arquitecto tuvo que enfrentarse a las limitaciones propias de la época, que fueron utilizadas a favor de la arquitectura, así la capilla se construyó aprovechando un edificio administrativo empleado durante las obras de la presa que ya no tenía uso. Se conservan los elementos de mayor valor, como el forjado y la mayor parte de los muros y se añaden otros nuevos. También se construye bajo el forjado de la iglesia la vivienda del párroco y la sala de conferencias. La estructura de hormigón que se añade adquiere un papel muy expresivo como se refleja en la memoria, consiguiendo con los mínimos medios una arquitectura sincera y expresiva, a esto se añade que todos los elementos de mobiliario, carpinterías, vidrieras fueron diseñados por el arquitecto.

Los soportes de los pórticos serán exentos para que la cubierta así no cargue en el muro y poder conseguir una gran luz rasgada alta totalmente exenta de apoyos a todo lo largo del eje mayor de la capilla⁰³.

03 Memoria del proyecto, autor A. Tenreiro Brochón. Disponible en: <https://atenreiro.archivosarquitectos.com/es/original/project/6>

Las viviendas, un total de cuarenta y tres, se organizan en una serie de volúmenes alargados de dos alturas, que se disponen en la escarpada ladera sobre el río, distantes unos de otros, se trata de una arquitectura muy diferente a la tradicional de la zona, aun que construida con los mismos materiales, cubiertas de pizarra y muros revestidos de mortero de cal y cemento, con zócalo revestido de granito tosco. Existen diferentes bloques de viviendas, y en cada uno de ellos se agrupan varias viviendas de una misma tipología, todas tienen en común que cuentan con tres dormitorios, baño y cocina propios completamente equipados, se trata de unas viviendas muy confortables y que llaman la atención por las comodidades que presentan en la época en la que se construyeron. Es evidente la influencia de la arquitectura del movimiento moderno y el ejercicio que hace el arquitecto de experimentación con la vivienda, apareciendo hasta 6 tipos diferentes, todas ellas con doble orientación permitiendo la ventilación cruzada, todas las estancias son amplias, bien dimensionadas y orientadas y aparecen incluso viviendas dúplex.



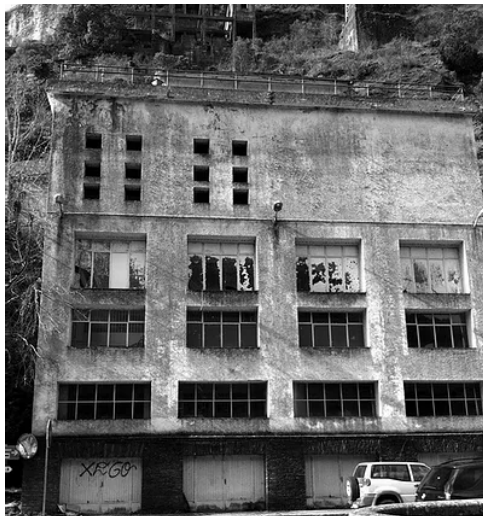
110/ Poblado Os Peares después de la rehabilitación al fondo la presa



111/ Viviendas y ascensor después de la rehabilitación, Os Peares

Con el tiempo los empleados de la central en Os Peares abandonan el poblado hasta que en el año 2011, GAS NATURAL FENOSA como propietaria del complejo, decide rehabilitar las construcciones que forman el poblado y dotarlas de un nuevo uso, como centro de inmersión lingüística. Se encarga al estudio de arquitectura A+Pi arquitectos el desarrollo del Proyecto de Urbanización del conjunto y el Proyecto de Rehabilitación y Adecuación a los nuevos usos.

Todas las actuaciones siguen el criterio de realizar las intervenciones mínimas, cuidando en todo momento el entorno rural y el edificado existente y limitando el impacto visual y medioambiental. Los materiales empleados son análogos a los ya existentes, con el deseo de que se mimeticen con el entorno. Se han realizado únicamente las obras imprescindibles para el funcionamiento del Poblado y se han añadido recorridos a los ya existentes para que todo el conjunto sea accesible, con el mismo fin se han construido tres ascensores exteriores. En el caso de las viviendas las actuaciones necesarias han sido mínimas, sin embargo en los edificios destinados a comedor y aula se han precisado intervenciones estructurales y volumétricas más complejas para adaptarlos a estos nuevos usos.



112/ Edificio de aulas antes de la rehabilitación



113/ Poblado Os Peares después de la rehabilitación, nuevas rampas para generar recorridos accesibles



114/ Edificio de aulas después de la rehabilitación

05. ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN EN LA RUINA

Haciendo referencia al texto, “Intervenir en la ruina: un vocabulario abreviado de estrategias”⁰⁴, de los profesores de proyectos de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valladolid, Enrique Jerez Abajo, Federico Rodríguez Cerro y Miriam Ruiz Íñigo.

Se definen a continuación una serie de términos, que describen estrategias para redefinir, recualificar y regenerar una preexistencia. Este vocabulario va a estar formado por una serie de verbos tales como *apoyar, completar, convivir, cubrir, emerger, envolver, flotar, insertar, proteger o sobrevolar*.

Convivir con la ruina.

Consiste en establecer una relación simbiótica entre la ruina y la nueva construcción, donde la intervención resulte invisible frente a la preexistencia. Esta relación de convivencia puede surgir de una reflexión romántica, cuando la preexistencia aparentemente no presenta un valor “objetivo”, sino que este interés en relacionarse con la ruina surge de su vínculo con el paisaje y la vegetación que la rodea. Un interés por recualificar una serie de características románticas.

Cubrir/envolver/proteger la ruina.

La estrategia de cubrir la ruina tiene el objetivo en primer lugar de proteger ésta, delimitarla, custodiar bajo la intervención la preexistencia. Envolver la ruina nos permite tener una lectura clara de esta, sin alteraciones. La preexistencia se mantiene intacta, la nueva arquitectura la protege sin cambiarla.

04 Grijalba Bengoetxea, J., Jové Sandoval, J. M., Zaparaín Hernández, F., Mata Pérez, S., Isidro Rodríguez, J. A., Rodríguez Andrés, J., Ramos Jular, J. E., Ruiz Íñigo, M., Rodríguez Cerro, F., Jerez Abajo, E., Llamazares Blanco, P., Gallegos Borges, G., Bocchi, R., & Campo, O. (2019).

Sobrevolar la ruina

La ruina se sobrevuela, con el objetivo de recorrerla y observarla, pero siempre en la distancia, sin tocarla. Esta estrategia no busca solo proteger la preexistencia, aquí aparece otro término ligado al patrimonio y es la divulgación, el objetivo didáctico de intervenir en la preexistencia.

Completar la ruina.

Se reconstruye la ruina desde un punto de vista contemporáneo, respetando y poniendo en valor la historia de la preexistencia a la vez que recuperando el espacio. Se trata de completar la ruina, poniendo de manifiesto el añadido, acentuando el vacío.

Emerger/Apoyarse sobre la ruina

La relación que se establece entre el añadido y la preexistencia, como se tocan o no lo hacen y cómo se trata el límite. En algunos casos un límite que se desdibuja, empleando por ejemplo la luz, en otros la intervención nace de la ruina, dibujando el límite entre ambas.

Otro caso es cuando se enfatiza el límite, se juega con el contraste, reproduciendo la diferencia entre lo contemporáneo y lo histórico en la arquitectura, en la relación entre los materiales, los colores y las texturas.

Flotar sobre las ruinas.

La acción de flotar produce un diálogo totalmente nuevo con la ruina, una lectura de la preexistencia desde un punto de vista que nunca ha existido. Se establece una relación de respeto, de protección, de no intervención en el resto arqueológico, a la vez que se busca recorrerlo y vivirlo con una intención didáctica. La intervención se distingue de la preexistencia y adquiere un carácter reversible.

Insertar en la ruina

La pieza contemporánea se introduce en la ruina que es el volumen contenedor. Esta estrategia permite la lectura de la silueta de la ruina sin alterarla, no cambia la relación del edificio con el entorno, cambian las relaciones internas. Se crean nuevos espacios, tensiones entre el contenedor y el contenido, espacios intersticiales.

05

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

Frente a la fascinación que suscita el material rodante o los edificios emblemáticos asociados al ferrocarril, que a menudo se han convertido en verdaderos hitos urbanos, se ha prestado escasa atención a las instalaciones que podríamos denominar auxiliares.⁰¹

Estas construcciones ferroviarias a menudo afectadas por el abandono y el cierre de las líneas, tienen un gran valor patrimonial e histórico. El ferrocarril fue un elemento estructurante de nuestro territorio, cambió la forma de vida de las personas, y fue el medio de dar salida a los bienes que se producían en zonas aisladas. Las construcciones que aparecen vinculadas al ferrocarril son resultado de un proceso de reflexión, una arquitectura racional, que surge del estudio del funcionamiento del edificio y de las condiciones determinadas por la máquina. El resultado de esto es un método, un modelo basado en la razón que puede aplicarse en distintas partes del territorio.

Entender la importancia que tuvo el ferrocarril a principios del siglo XX y cómo cambió el paisaje, es el primer paso para revalorizar el patrimonio que nos ha llegado, con la intención de preservarlo, con una finalidad educativa y cultural.

Salvar el patrimonio ferroviario presenta serias dificultades, debido a que se trata de una estructura activa, con pocas posibilidades de permanecer viva encontrándose fuera de servicio y por otro lado el patrimonio arquitectónico ferroviario se encuentra disperso por la geografía, muchas veces en lugares aislados e inaccesibles.

01 López García, M. (1998). EL VALOR PATRIMONIAL DEL FERROCARRILESPAÑOL: SUS SINGULARIDADES YCONDICIONANTES. "150 años de ferrocarril en España". Alicante.

Por ello se hace necesario el conocimiento y estudio de este patrimonio, como primer paso para ponerlo en valor y conseguir salvaguardarlo. Por último encontrar la manera de mantener las infraestructuras ferroviarias en desuso, dotandolas de nuevos usos consiguiendo mantenerlas activas y de esta forma justificar el gasto que supone su mantenimiento.

Actuar en el patrimonio ferroviario después de haber alcanzado el conocimiento de él, con tres objetivos principales: el de conservar la infraestructura ferroviaria, el de transmitir un conocimiento histórico y cultural y el de convertir el patrimonio ferroviario en un dinamizador territorial, un foco que atraiga a visitantes mediante un nuevo uso.

Los objetivos planteados al principio del trabajo han sido cubiertos. Se ha realizado una catalogación de la arquitectura ferroviaria del Santander-Mediterráneo en la provincia de Burgos y se ha mostrado de la forma más completa y clara posible. El fin del trabajo es mostrar este patrimonio para ponerlo en valor y justificar las posibles nuevas vidas que puede tener.

Personalmente, el trabajo me ha supuesto construir un nuevo punto de vista hacia la arquitectura más modesta que podemos encontrar en los pueblos de nuestra provincia. Arquitectura que muchas veces pasa desapercibida y que a priori puede considerarse de escaso valor arquitectónico o patrimonial. Sin embargo, es una arquitectura que tiene una historia detrás, construida con una indudable lógica y a la que todavía le quedan muchas posibilidades. Una vez estudiado el patrimonio ferroviario, visitarlo es una experiencia sensorial, al experimentar la vinculación de las construcciones con el paisaje y con las poblaciones a las que dieron servicio.

El último fin de este trabajo es crear una conciencia del patrimonio que nos rodea y si esta tendencia de olvido y abandono continua, por lo menos haber creado un documento que sirva para que esta historia no caiga en el olvido.

06

BIBLIOGRAFÍA

Libros.

- Cobo, T. (2019). Túnel de la Engaña. La hazaña estéril. Santander: El diario montañés.
- Díez González, F. (2012). Santander-Mediterráneo. El ferrocarril que perdió el norte. Burgos: Dossoles.
- Ganado Abad, E. (2003). La memoria habitada. Arquitectura Popular de las Merindades. Valladolid.
- García Grinda, J. L. (1988). Arquitectura Popular de Burgos. Madrid: Colegio oficial de arquitectos de Burgos.
- M. Dobeson, K. (1988). El Ferrocarril Santander Mediterráneo. Madrid: Aldaba ediciones.

Tesis, trabajos, revistas y publicaciones académicas.

- Aprovechamiento hidroeléctrico de los Peares. (1958). Revista Nacional de Arquitectura 201, 12-16.
- Aguilar Civera, I. (1998). EL FERROCARRIL: LEGADO CULTURAL Y PATRIMONIO. "150 años de ferrocarril en España". Alicante.
- Azevedo, S. R. (2020). Centro Interpretativo do Vale do Tua exercício de memória. Revista Património número sete , 106-109.
- Boch, A. B. (2008). El paisaje minero de Surroca y Ogassa. Revista de Patrimonio Industrial de la Asociación Llamapa de Valladolid, 9-11.

- Bustamante, J. Á. (2012). F.C.Santander-Mediterráneo. La historia de nunca jamás. PARALELO 43 Fotografía, geografía viajes y naturaleza desde Las Merindades, 16-24.

- El hangar del ferrocarril en Burgos. (2010). Revista de Patrimonio Industrial de la Asociación Llamapa de Valladolid, 86.

- Ganges, L. S. (1998). FERROCARRIL Y FORMA URBANA. LOS CASOS DE BURGOS, PALENCIA Y VALLADOLID. "150 años de ferrocarril en España". Alicante.

- González Fraile, E. (1998). La estación del ferrocarril: Ilustración de la razón y razón urbana. "150 años de ferrocarril en España". Alicante.

- Grijalba Bengoetxea, J., Jové Sandoval, J. M., Zaparaín Hernández, F., Mata Pérez, S., Isidro Rodríguez, J. A., Rodríguez Andrés, J., Ramos Jular, J. E., Ruiz Íñigo, M., Rodríguez Cerro, F., Jerez Abajo, E., Llamazares Blanco, P., Gallegos Borges, G., Bocchi, R., & Campo, O. (2019). Tiempo pasado. Tiempo presente.

- López García, M. (1998). EL VALOR PATRIMONIAL DEL FERROCARRILESPAÑOL: SUS SINGULARIDADES YCONDICIONANTES. "150 años de ferrocarril en España". Alicante.

- M.M. (11 de Enero de 2016). El renacimiento del poblado de La Engaña toma impulso. El correo de Burgos, págs. 27-28.

- Olaizola Elordi, J. (1998). CONSERVACION, RESTAURACION Y GESTION DELPATRIMONIO FERROVIARIO. "150 años de ferrocarril en España". Alicante.

- Sánchez, J. M. (2015). PATRIMONIO INDUSTRIAL HIDRÁULICO. PAISAJE, ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN EN LAS PRESAS Y CENTRALES HIDROELÉCTRICAS ESPAÑOLAS DEL SIGLO XX . Madrid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

- Urreta Okeranza, E. (2012). Historia gráfica del Ferrocarril Santander – Mediterráneo . Vía Libre. La revista del ferrocarril.

- Vázquez, A. S. (2013). La recuperación de la modernidad en la arquitectura gallega. A Coruña: Departamento de Composición Universidad de A Coruña.

- Vicario Olmos, C. (2020). La Estación de Salas de los Infantes (Burgos). Hispania Nostra.

Sitios web.

- A+PI Arquitectos. (2011). A+PI Arquitectos. Obtenido de A+PI Arquitectos: <https://www.apiarquitectos.com/listado-proyectos/OS-PEARES>

- Abandonados al silencio. (8 de Febrero de 2016). Obtenido de Abandonados al silencio: <http://abandonadosalsilencio.blogspot.com/2016/02/la-engana.html>

- Arquitectos, C.-M. (22 de Junio de 2017). Plataforma Arquitectura. Obtenido de Plataforma Arquitectura: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/873857/rehabilitacion-estacion-de-ferrocarril-de-burgos-contell-martinez-arquitectos>

- Arquitectos, C.-M. (2020). Contell-Martínez. Obtenido de Contell-Martínez: <http://contell-martinez.com/adecuacion-de-la-nave-3-del-parque-central-de-valencia-a-equipamiento-escenico-y-cultural>

- Arribas, J. (4 de Marzo de 2015). Latidos del Olvido. Obtenido de Latidos del Olvido: https://issuu.com/javiarribas/docs/388_km_paginas_peque

- Azevedo, P., & Rosmaninho, S. (1 de Agosto de 2019). Arquine. Obtenido de Arquine: <https://www.arquine.com/tua-portugal/>

- Azevedo, R. +. (28 de Mayo de 2020). Redfundamentos. Obtenido de Redfundamentos: <http://www.redfundamentos.com/blog/es/obras/detalle-411/>

- B.A. (11 de Abril de 2015). Diario de Burgos. Obtenido de Diario de Burgos: <https://www.diariodeburgos.es/noticia/z73c13abe-a428-2468-ce847de327741b98/201504/salas-solicita-la-declaracion-de-bic-para-el-santandermediterraneo>

- Beldarrain, M. (31 de Diciembre de 2014). Arquitectura sin memoria. Obtenido de Arquitectura sin memoria: <https://arquitecturasinmemoria.wordpress.com/2014/12/31/la-engana-el-tunel-sin-inaugurar/>

- Blas, D. F. (9 de Junio de 2010). Ferrocarril de Santander a Valencia. Obtenido de <http://www.torrelapaja.com/paginas/variados/ferrocarril.html>

- Camazón, A. (18 de Abril de 2021). El Diario. Obtenido de El Diario: https://www.eldiario.es/castilla-y-leon/provincias/salamanca/arribes-duero-antiguas-vias-tren-camino-17-kilometros-puentes-tuneles-salamanca_1_7826025.html
- Centro Peares. (s.f.). Obtenido de <http://centropeares.es/peares/>
- Cobo Sánchez, M. (20 de 11 de 2012). Patrimonio COACAN. Obtenido de Patrimonio COACAN: <https://patrimonio.coacan.es/estacion-y-conjunto-monumental-de-yera/>
- Cobo, T. (3 de Abril de 2013). El diario montañas. Obtenido de El diario montañas: <https://blogs.eldiariomontanes.es/laengana/2013/04/03/pequena-aventura-entre-brizuela-y-villarcayo/>
- Cobo, T. (19 de Mayo de 2014). Veinte años enterrados. Obtenido de El diario montañas: <https://blogs.eldiariomontanes.es/laengana/2014/05/19/veinte-anos-entregados-al-vacio/?ref=https:%2F%2Fwww.google.com%2F>
- Ductor. (s.f.). Ductor. Obtenido de Ductor: <http://www.ductorproject.com/proyectos/poblado-os-peares/>
- Euroferroviarios. (29 de Noviembre de 2008). Obtenido de Euroferroviarios: <http://euroferroviarios.net/index.php?name=Reviews&req=showcontent&id=2367>
- Ferrocarril Santander-Mediterráneo. (12 de Mayo de 2010). Obtenido de <http://www.fcsn.es/fc.htm>
- Francés, A. V. (8 de Enero de 2015). Le miau noir. Obtenido de <https://www.lemiaunoir.com/sala-de-espera-ferrocarril-santander-mediterraneo-tren-vertigo-mar/>
- G. Salvador, S. (6 de Septiembre de 2016). Pueblos con historia. Obtenido de Pueblos con historia: <https://www.pueblosconhistoria.com/la-estacion-1/>
- García Ruiz, J. L. (s.f.). Relatos en las Merindades. Obtenido de Relatos en las Merindades: <http://relatosenlasmerindades.blogspot.com/2012/03/el-tren-de-nuestra-ninez.html>
- García, D. (3 de Abril de 2014). RTVE. Obtenido de RTVE: <https://www.rtve.es/fotogalerias/ferrocarril-santander-mediterraneo-sueno-via-muerta/134255/dosante-cidad-santander-mediterraneo/8/>
- Gutiérrez Martínez, E. (15 de Abril de 2019). El diario Soria. Obtenido de El diario Soria: <https://www.eldiasoria.es/GaleriaDetalle.aspx?g=Z473E1CCD-EE18-B855-24B8DE192B9A1C08>
- I.L.H. (24 de Diciembre de 2011). Diario de Burgos. Obtenido de Diario de Burgos: <https://www.diariodeburgos.es/noticia/Z470E4DE5-08DD-B611-67D9F61000D36615/20111224/ferrocarril-perdio/norte>
- I.L.M. (11 de Enero de 2016). El correo de Burgos. Obtenido de El correo de Burgos: <https://elcorreodeburgos.elmundo.es/articulo/provincia/renacimiento-poblado-engana-toma-impulso/20160111053000209796.html>

- Las merindades en la memoria. (23 de Mayo de 2012). Obtenido de Las merindades en la memoria: <https://lasmerindadesenlamemoria.wordpress.com/2012/05/23/el-tunel-de-la-engana/>

Las Merindades. (s.f.). Obtenido de Las Merindades: https://es.wikipedia.org/wiki/Las_Merindades

Ledo, R. (1 de Mayo de 2020). Diario Luso-Galaico. Obtenido de Diario Luso-Galaico: <https://diarioluso-galaico.com/2020/05/01/artur-cascarejo-director-del-pnrvt-vale-do-tua-turismo-de-experiencias-y-de-naturaleza-con-una-red-de-rutas-de-mucho-interes/>

- M.J.F. (5 de Diciembre de 2011). Diario de Burgos. Obtenido de Diario de Burgos: <https://www.diariodeburgos.es/noticia/z3e4fa431-c3c3-fd7b-4c15725f9a245215/20111204/santandermediterraneo>

- Martín, R. M. (s.f.). ABUAF. Obtenido de <http://www.abuaf.com/sm/index.htm>

- Ministerio de agricultura, p. y. (s.f.). MAPA. Obtenido de Camino Natural del Santander-Mediterráneo: <https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminos-naturales/sector-noroeste/santander-mediterraneo/default.aspx>

- Mora, E. (28 de Enero de 2016). El faradio. Obtenido de El faradio: <https://www.elfaradio.com/2016/01/28/el-engano-de-la-engana/>

- Muñoyerro, I. (17 de Noviembre de 2017). El Correo. Obtenido de El Correo: <https://www.elcorreo.com/planes/excursiones/excursiones-castilla-leon/merindades-colores-otono-20171117162826-nt.html>

- Olaizola, J. (4 de Febrero de 2013). Historias del tren . Obtenido de Historias del tren : <http://historiastren.blogspot.com/2013/02/el-affaire-del-ferrocarril-de-santander.html>

- Ordóñez, R. (3 de Noviembre de 2017). El independiente. Obtenido de El independiente: <https://www.elindependiente.com/tendencias/2017/11/03/el-tunel-de-la-engana-el-primer-gran-despilfarro/>

- Ozuna, V. (9 de Junio de 2020). METALOCUS. Obtenido de METALOCUS: <https://www.metalocus.es/es/noticias/rehabilitacion-de-una-antigua-nave-de-locomotoras-nave-3-del-parque-central-de-valencia-por-contell-martinez>

- P.C.P. (9 de Agosto de 2020). Diario de Burgos. Obtenido de Diario de Burgos: <https://www.diariodeburgos.es/noticia/zd74abb03-adb5-97e9-384ca33d22c095e3/estacion-olvido>

- P.C.P. (23 de Mayo de 2021). Diario de Burgos. Obtenido de Diario de Burgos: <https://www.diariodeburgos.es/Noticia/Z9E0CB471-FA51-3B53-0198A6C4404D80CB/202105/Atasco-en-la-v%C3%ADa-verde>

- P.Velasco. (9 de Diciembre de 2018). Diario Palentino. Obtenido de Diario Palentino: <https://www.diariopalentino.es/noticia/z6aee7748-f2ce-9b7e-af59c221b421c5e0/adif-vende-tres-estaciones-en-pueblos-de-valladolid-y-burgos>

- País, E. (13 de Agosto de 2017). Los 60 años de abandono del túnel de La Engaña . Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=OW59x2tkpGQ>

- Pérez Pacheco, J. (8 de Enero de 2020). Fotonazos. Obtenido de Fotonazos: <https://www.fotonazos.es/2020/01/antigua-estacion-de-horna-villarcayo/>

- Río Vázquez, A. S. (s.f.). DOCOMOMO. Obtenido de DOCOMOMO: http://www.docomomoiberico.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=912:iglesia-del-poblado-de-os-peares&lang=es

- Rosmaninho+Azevedo. (29 de Diciembre de 2019). Plataforma Arquitectura. Obtenido de Plataforma Arquitectura: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/929716/centro-interpretativo-vale-do-tua-rosmaninho-plus-azevedo-arquitectos>

- Rossell, D. (s.f.). ASHEF blog. Obtenido de ASHEF blog: <https://ashefblog.wordpress.com/>

- Ruiz, T. (30 de Junio de 2007). Esperando al tren. Obtenido de <http://esperandoaltren.blogspot.com/2007/06/el-ffcc-santander-mediterrneo-1-parte.html>

- Santamaría, D. (5 de Diciembre de 2016). El correo de Burgos. Obtenido de El correo de Burgos: <https://elcorreodeburgos.elmundo.es/articulo/provincia/adif-demolera-estaciones-revilla-ausines/20161205053000236045.html>

- Saro, M. V. (2 de Mayo de 2016). Escenas de Santander. Obtenido de <https://escenasdesantander.blogspot.com/2016/01/el-ferrocarril-en-santander-vii.html>

- Soto, Á. (3 de Abril de 2014). RTVE. Obtenido de RTVE: <https://www.rtve.es/fotogalerias/ferrocarril-santander-mediterraneo-sueno-via-muerta/134255/pintada-santander-mediterraneo/1/>

- Sueiro, M. (12 de Octubre de 2011). El Mundo. Obtenido de El Mundo: <https://www.elmundo.es/elmundo/2011/10/12/galicia/1318416102.html>

T- tierras de Burgos. (5 de Marzo de 2014). Obtenido de <http://tierrasdeburgos.blogspot.com/2014/03/el-ferrocarril-santander-mediterraneo.html>

- WWVillar, M. (25 de Septiembre de 2014). La Voz de Galicia. Obtenido de La Voz de Galicia: https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/ourense/2014/09/25/antiguo-poblado-os-peares-convierte-centro-idiomas/0003_201409025C8991.htm

07

FUENTES DE LAS ILUSTRACIONES

PORTADA

Imágen propia de la estación de Nofuentes, 2021

PRESENTACIÓN

i1. Disponible en: http://www.latidosdelolvido.es/2014/06/anais-garcia_12.html

HISTORIA DEL FERROCARRIL S-M.

i1. Disponible en: <http://www.latidosdelolvido.es/2014/04/infra-estructuras.html>

i2. Disponible en: <http://www.latidosdelolvido.es/2014/05/la-gran-promesa-rota.html>

i3-i11. Archivo municipal de Burgos

i12/ Disponible en: <http://www.fcsm.es/fc.htm>

i13/ Disponible en: <https://www.facebook.com/media/>

i14/ Disponible en: <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=8718>

i15/ Disponible en: <https://www.pinterest.es/pin/258253359862963411/>

ARQUITECTURA DEL S-M A SU PASO POR BURGOS

i1/Disponible en: http://www.latidosdelolvido.es/2014/06/anais-garcia_12.html

i2/Propia

i3-i6/ Texto: La memoria habitada. Campaña para la recuperación de la arquitectura popular de las merindades

i7-i8/ Propias

i9/ Texto: La memoria habitada. Campaña para la recuperación de la arquitectura popular de las merindades

i10/ Disponible en: <https://www.pinterest.es/pin/623044929700253239/>

i11/ Texto: La memoria habitada. Campaña para la recuperación de la arquitectura popular de las merindades

i12/ Propia

i13/ Disponible en: http://www.mispueblos.es/castilla_y_leon/burgos/brizuela/fotos/

i14/ Archivo diputación provincial de Burgos

i15-Propia

i16-i17/ <http://sietemerindades.blogspot.com/2013/08/estaciones-del-santander-mediterraneo.html>

i18-i23/ Propias

i24 / Disponible en: <http://otrossitiosabandonados.blogspot.com/2015/04/la-estacion-de-formaba-parte-del.html>

i25/ Disponible en: https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminos-naturales/detalle_punto_interes.aspx?tcm=tcm:30-548461&id_camino=013405&topologia=Infraestructura&origen=Destacados

i26 Disponible en: https://www.tourail.com/fichas/estaciones_con_encanto.asp?item=5

i27 Disponible en: <https://www.tuvozenpinares.com/articulo/sociedad/albergue-estacion-canon-rio-lobos-hontoria-pinar/20200723100340026472.html>

i28-i29/Disponible en: <http://www.fcsn.es/fc.htm>

i30-i31/ Propia

i32/ Santander-Mediterráneo. El ferrocarril que perdió el norte (Lbro)

i33/ Disponible en: <http://www.abuaf.com/sm/estaciones/horna.htm>

i34/ Santander-Mediterráneo. El ferrocarril que perdió el norte (Lbro)

i35/ Disponible en: <https://blogs.eldiariomontanes.es/laengana/2013/08/12/la-ruta-de-los-aranazos-de-horna-a-moneo/>

i36/ Propia

i37/ Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_de_Salas_de_los_Infantes

i38/ Disponible en: <https://treneando.com/2013/06/23/salas-de-los-infantes-quiere-conservar-10-kilometros-de-via-y-denuncia-a-adif-por-malas-practicas/>

i39-i41/Disponible en. <https://www.google.com/url?sa=i&url=http%3A%2F%2Fwww.eldiariomontanes.es%2Ffotos%2Fbahia-centro-pas%2F201405%2F14%2Ffotos-antiguas-tunel-engana-3081380272003-mm>.

i42/Archivo municipal de burgos

i43-i49/ <https://www.google.com/url?sa=i&url=http%3A%2F%2Fwww.eldiariomontanes.es%2Ffotos%2Fbahia-centro-pas%2F201405%2F14%2Ffotos-antiguas-tunel-engana-3081380272003-mm>.

i50-i53/ Propia

i54/ Disponible en: <https://www.facebook.com/fcsn.es/photos>

i55/ Disponible en: <https://www.turismodeobservacion.com/foto/antiguo-barracon-de-presos-de-la-engana-el-tunel-de-tren-abandonado-en-cantabria/88289/>

i56/ Disponible en: <https://www.diariodeburgos.es/noticia/zedda3af0-05b0-cdc5-b8385f40839333d7/el-tunel-que-murio-y-mato>

INICIATIVAS DE RECUPERACIÓN

i1/ Disponible en: <http://www.latidosdelolvido.es/2014/05/engana-proyecto-388km.html>

i2/ Disponible en: <https://blogs.eldiariomontanes.es/laengana/2012/02/10/la-vana-promesa-de-acabar-el-santander-mediterraneo/>

i3-i4/ Disponible en: <https://visitalasmerindades.es/el-ferrocarril-fantasma/>

i5-i6/ Fotogramas de la película “El milagro de P.Tinto” de 1998, galardonada con un premio Goya

i7/ Propia

RECORRIDO ENTRE BURGOS Y LA ENGAÑA

i1/ Disponible en: <http://www.latidosdelolvido.es/2014/05/engana-proyecto-388km.html>

i2-i26/ Propia

REFERENCIAS

i1-i2/ Disponible en: <http://contell-martinez.com/rehabilitacion-de-la-antigua-estacion-de-ferrocarril-de-burgos>

i3/ Disponible en: <https://www.metalocus.es/es/noticias/rehabilitacion-de-una-antigua-nave-de-locomotoras-nave-3-del-parque-central-de-valencia-por-contell-martinez>

i4-i7/ Disponible en: <http://www.rosmaninhoazevedo.com/gallery/civt/>

i8/ Disponible en: <http://centropeares.es/peares/os-peares-historia-1x1-05/>

i9/ Disponible en: <http://www.coaglugo.es/es/noticias/617/dma-2012-registro-docomomo-movimiento-moderno-en-lugo-iglesia-del-poblado-de-os-peares/>

i10-i14/ Disponible en: <https://www.apiarquitectos.com/listado-proyectos/OS-PEARES>

