

El ferrocarril como herramienta para el desarrollo rural: propuesta para la línea de Zamora a Puebla de Sanabria.



ETSAVA
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

Grado en Fundamentos de la Arquitectura, Universidad de Valladolid

Trabajo de Fin de Grado realizado por: Marta Andrés Ferrero

Tutor: Jose Luís Lalana Soto

Curso académico 2021/2022

*A mi abuela Adela,
sé que tu responso me acompaña.*

Resumen/Summary	5
Introducción (o ¿qué queremos hacer?)	6
Contextualizaciones (¿por qué vemos lo que vemos?)	10
Contexto histórico: la lógica del directo.	10
<i>Las compañías ferroviarias</i>	
<i>Primeras aproximaciones nacionales</i>	
<i>Optimización de la red</i>	
<i>¿Articulación territorial o reducción de los tiempos de viaje?</i>	
Contexto social: Sanabria, La Carballeda y Aliste	16
<i>Baja densidad</i>	
<i>Complicada orografía</i>	
Contexto político: la influencia política.	19
<i>La dictadura de Miguel Primo de Rivera</i>	
<i>La Segunda República y la Guerra Civil</i>	
<i>La dictadura de Francisco Franco</i>	
Contexto tecnológico: unas pinceladas de actualidad	23
Anexo I: Eje cronológico	25
Anexo II: La línea y el tramo	25
La línea Zamora-Puebla de Sanabria (o ¿qué vemos?)	26
Elementos que componen las estaciones	27
<i>Edificio de viajeros</i>	
<i>Vías</i>	
<i>Muelle de carga cubierto</i>	
<i>Muelle de ganado</i>	
<i>Depósitos de agua</i>	
<i>Aseos</i>	
<i>Grupos de viviendas auxiliares</i>	
Las estaciones que componen la línea	33
<i>Estación de La Hiniesta</i>	
<i>Estación de Andavías</i>	
<i>Estación de Carbajales de Alba</i>	
<i>Estación de Losacio-San Martín</i>	
<i>Estación de Abejera</i>	
<i>Estación de Sarracín de Aliste</i>	
<i>Estación de Pobladura-Las Torres</i>	

<i>Estación de San Pedro de las Herrerías</i>	
<i>Estación de Pedroso-Linarejos</i>	
<i>Estación de Robledo</i>	
<i>Estación de Puebla de Sanabria</i>	
Otros elementos auxiliares	42
<i>Apeaderos</i>	
<i>Casillas</i>	
<i>Viaductos</i>	
<i>Túneles</i>	
Conclusiones	45
Anexo III: Fichas de análisis	47
El ferrocarril como herramienta social (o ¿qué podríamos ver?)	48
Reflexiones previas	48
Propuesta de intervención: La línea como Centro de Interpretación Global	51
<i>Objetivos</i>	
Líneas de actuación	55
<i>Empleo de la línea de ferrocarril</i>	
<i>Conexión con los municipios</i>	
<i>Rehabilitación integral de las estaciones</i>	
<i>Promoción de la oferta rural</i>	
Intervenciones concretas	59
<i>Centro de interpretación de las aves (Carbajales de Alba)</i>	
<i>Centro de interpretación de los polinizadores (Losacio - San Martín de Tábara)</i>	
<i>Centro de interpretación de las especies micológicas (Sarracín de Aliste)</i>	
<i>Centro de interpretación de las mascaradas (Pobladura - Las Torres de Aliste)</i>	
Anexo IV: Planos de la propuesta de intervención	66
Conclusiones finales (¿qué hemos hecho?)	67
Bibliografía	69

Resumen/Summary

Inaugurado en 1952, el tramo de línea Zamora-Puebla de Sanabria, actualmente todavía en funcionamiento, formaba parte de un proyecto mayor que buscaba conectar lo más rápido posible Madrid con Galicia. El desarrollo de esta línea no fue fácil: esta aspiración, formulada por primera vez en 1863, tardaría casi cien años en verse satisfecha. La mayoría de los elementos que componen esta línea, de magnífica calidad arquitectónica, se encuentran bastante deteriorados. Este trabajo busca, por tanto, el estudio de los condicionantes que llevaron a esta línea a configurarse tal y como finalmente se hizo, además del desarrollo de una propuesta de rehabilitación global para su conjunto.

Inaugurated in 1952, the section of the Zamora-Puebla de Sanabria line, still in operation today, was part of a larger project that sought to connect Madrid with Galicia as fast as possible. This line development was not easy: this aspiration, formulated for the first time in 1863, would take almost a hundred years to be satisfied. Most of the elements that make up this line, of magnificent architectural quality, are quite deteriorated. This work therefore seeks to study the conditions that led this line to be configured as it was finally done, in addition to the development of a global rehabilitation proposal for its whole.

Introducción (o ¿qué queremos hacer?)

La idea de realizar este trabajo surge un día del verano de 2020, tras aceptar la propuesta de mi padre de ir a ver “unas estaciones de tren abandonadas aquí cerca”. El *aquí* hacía referencia a su pueblo natal, Villanueva de Valrojo, Zamora, y el *cerca* a las estaciones de San Pedro de las Herrerías y Pedroso - Linarejos, en el tramo de línea Zamora - Puebla de Sanabria. A pesar de que el entorno de la Sierra de la Culebra no me resultaba desconocido, no conocía la existencia de estos espacios, y su descubrimiento no me dejó indiferente. Despertada la curiosidad, a los pocos días le pregunté si conocía más, y fuimos a ver aquella que durante muchos años dio servicio al pueblo de Robledo, la más cercana a la de Puebla de Sanabria, el final de nuestro tramo de estudio (y el primero de la línea de Zamora - A Coruña).

Estas visitas generaron en mi sentimientos encontrados. En primer lugar, sorprende ver esas infraestructuras tan desproporcionadamente grandes para los pequeños municipios a los que en su momento dieron servicio. No solo contaban todas con un edificio de viajeros de magníficas dimensiones y características, sino que además estaban todas equipadas con múltiples elementos vinculados al funcionamiento normal de un ferrocarril.

Me desconcertaba, además, verlas tan descuidadas y en tan mal estado, cuando a pocos kilómetros avanzaba paralela la construcción de la nueva línea de AVE que comunicaría Madrid con Galicia, y que al poco tiempo de mi descubrimiento entraría oficialmente en funcionamiento. El desarrollo tecnológico actual enfrentándose a su antepasado; pero mientras uno se construye con las técnicas y materiales más modernos, el otro tiene que lidiar con el rechazo y el abandono.

Todo esto, en el contexto de la *España Vacuada*, un movimiento que desde hace ya varios años denuncia la desfavorable situación que atraviesa actualmente el mundo rural, en detrimento de las grandes urbes, fue el empujón necesario para asumir este como tema para el desarrollo de mi Trabajo de Fin de Grado.

Con el propósito de dar algún uso no solo a estos edificios de viajeros, sino también a los elementos que en distinta medida componían y formaban parte de las estaciones, y con el objetivo de favorecer con la intervención el desarrollo económico de los municipios a los que en su día dieron servicio, comenzó la búsqueda en su historia y los fundamentos técnicos y territoriales que las explicaban; es decir, de por qué son como son y por qué están donde están, con una relación a veces tan peculiar con los pueblos; de cómo, por qué, por quién y con qué objetivos habían sido construidas como tal. Y lo que es más importante de todo: qué podía hacerse con ellas y cómo poner en valor su calidad arquitectónica, asumiendo que ya están

allí y forman parte la memoria de la gente y del territorio, -en lugar de derruirlas, como planea hacer ADIF con la estación de Losacio - San Martín (Fernandez, 2021). Derruirlas, eliminarlas del tiempo y el espacio, supone borrar la memoria del territorio. Es necesario, por tanto, tener presente la variable del patrimonio.



Detalle del edificio de viajeros de la estación de Robledo. (Imagen propia, 2020).

Conciliar el valor estético y testimonial del patrimonio y el potencial valor instrumental que el tratamiento de estos edificios puede representar para el territorio hoy no es una tarea sencilla.

La fotografía anterior, tomada en una de estas primeras visitas a la estación de Robledo, sintetiza esta cuestión. Contiene en ella varios conceptos, como el del paso del tiempo y sus consecuencias, la potencialidad didáctica y evocadora de la estética de la ruina, o la idea de que las cosas, a menudo, no son lo que parecen.

La secuencia de elementos constructivos y su deterioro progresivo ilustra estas ideas mencionadas. El primero versaría sobre la formalización material del paso del tiempo, estrechamente vinculada con la estética de la ruina¹. El diverso grado de deterioro del recubrimiento de las viguetas que soportan el balcón transmite directamente la idea del paso del tiempo, manifestando una estética evocadora, tanto por lo que son como por lo que representan. Este deterioro al mismo tiempo descubre que, lo que en principio parecía una estructura de madera maciza, encubre en realidad un alma metálica (un elemento industrial, frente a la estética tradicional que sugiere la madera). El proceso no hace sino mostrar el engaño, y con él la intención, que se esconde tras la apariencia.

A la hora de plantear una intervención, una de las primeras preguntas que deberíamos responder es si dejamos estos elementos en su estado actual

¹ Sobre la estética de la ruina y sus implicaciones, ver Ginsberg, 2004.

(consolidándolos) o los reparamos a imagen de como un día fueron proyectadas. ¿Perdería con su reparación el edificio parte de su historia? ¿Sería conveniente mantener alguna de las estaciones en su estado de ruina actual, debidamente consolidada, para preservar su capacidad evocadora y didáctica?

Sea cual sea la respuesta a esta pregunta, nos obliga a plantear un asunto esencial, que no es sino el estado material actual de las estaciones sobre las que pretendemos plantear una intervención. El deterioro que lleva asociado el paso del tiempo, contenido en esa imagen como si de un eje cronológico se tratara, se puede extrapolar al estado de conservación del conjunto de las estaciones de la línea.

Tampoco es un asunto sencillo. Basta comparar el estado de conservación de los edificios de viajeros de las estaciones de Sarracín y de Pobladura-Las Torres de Aliste, ambos de la misma tipología. El primero de ellos mantenido y rehabilitado en varias ocasiones, ha llegado a nuestros días en un magnífico estado, mientras que el segundo, abandonado a los pocos años de inaugurar la línea, ha sido primero víctima de los actos de vandalismo y luego pasto de las llamas. A pesar de ser ejemplos tan diversos, ninguno de los dos sería adecuado como testimonio del paso del tiempo.

Más allá de lo anterior, y a escala del conjunto de la línea, era necesario identificar los condicionantes técnicos e históricos que llevaron a estas estaciones a construirse tal y como se haría finalmente, y abordar estas cuestiones ayudó a construir el verdadero hilo conductor del trabajo, que finalmente no se ha centrado tanto en la intervención sobre los edificios como en la comprensión de las relaciones entre la infraestructura ferroviaria y el territorio. Lo que yo interpretaba inicialmente, como una línea que perseguía la articulación de un territorio históricamente deprimido, perdió peso frente a la idea de que el objetivo fundamental era reducir el tiempo de viaje entre Madrid y Galicia, con todas las consecuencias que eso conlleva. Y que ese objetivo se puede rastrear tanto en la evolución histórica como en la realidad material sobre la que tenemos que trabajar hoy en día.

A ello hay que añadir que si verdaderamente hubo algo que favoreció la culminación de la obra fueron las ganas de demostrar el poder (económico y tecnológico) del régimen surgido tras la Guerra Civil. Esta cuestión se percibe en el diseño tanto de las estaciones mismas como de sus elementos auxiliares, claramente sobredimensionados para el flujo de viajeros o mercancías que se podía prever que tuvieran, más centradas en la imagen que se quería transmitir que en las necesidades reales a resolver.

Por esto mismo, y sirva esta introducción a modo también de "estado de la cuestión", para la realización de este trabajo ha sido necesaria una mirada transdisciplinar, que a menudo ha excedido la formación específica del grado; por

ejemplo, los condicionantes técnicos del funcionamiento de un ferrocarril, los históricos relativos a los tres regímenes políticos que se sucedieron durante su complicada cronología, o incluso los geomorfológicos, que explican por qué fue tan complejo su trazado, a menudo supusieron una traba a la hora de obtener un conocimiento global.

La literatura académica sobre todos estos aspectos, a menudo centrada en matices o detalles, en contraposición a los escasos escritos de divulgación que versan sobre alguno de estos temas con un enfoque similar al que se intenta ofrecer en este trabajo, hicieron muy difícil la búsqueda y la interpretación de algunos datos que, sin embargo, eran básicos para el desarrollo del trabajo. En este sentido, quiero agradecer a la *Asociación Ferroviaria Zamorana* y al *Grupo Tren Zamora*, así como al *Archivo Histórico Ferroviario*, su labor en la recopilación y documentación histórica de la línea que nos atañe, tanto escrita como gráfica. La síntesis y el tratamiento de la información hacen mucho más accesible el conocimiento a todas las personas con curiosidad por el tema, independientemente de su formación académica.

Finalizar esta introducción explicando la estructura del trabajo, agrupada en tres grandes apartados:

- El primero busca realizar un repaso cronológico de la evolución de la historia -precedente y coetánea- a la construcción de la línea, desde la idea hasta la inauguración oficial, repasando los condicionantes tecnológicos del ferrocarril en la época de su construcción, así como su contexto social, político y territorial.
- El segundo expone la configuración material del tramo de la línea objeto de estudio en este trabajo y las estaciones, centrandó especialmente la atención en su relación con los núcleos de población a los que sirven y en su estado de conservación.
- El tercero desarrolla, a partir de los parámetros expuestos en los anteriores, la propuesta de intervención sobre la línea y sus elementos.

Diversos anexos que contienen la información complementaria necesaria para comprender cada uno de los apartados: un eje cronológico, el plano de la línea, las fichas de análisis del estado actual de las estaciones y los apeaderos y la propuesta de intervención.

Contextualizaciones (¿por qué vemos lo que vemos?)

A lo largo de este primer apartado se aborda cronológicamente la complicada evolución histórica de la línea que vamos a y las dificultades que ofrecía estudiar como del territorio que atraviesa. Se analizarán primero los argumentos a favor de su construcción, que guiaron a sus primeros promotores, que perseguían conectar de la forma más rápida posible Madrid con los puertos gallegos, y después los condicionantes negativos, sobre todo las características sociales y morfológicas del territorio que debía atravesar para conseguir su objetivo.

La balanza entre construir o no esta línea terminaría por inclinarla finalmente el contexto político en el que se desarrollaban estos debates; tanto las dos dictaduras como la República vieron en la construcción de esta línea una forma de mostrar tanto el poder económico como el tecnológico que tenía el Estado bajo su autoridad.

Sobre el contexto tecnológico, exponer los requisitos para que una locomotora de vapor funcionase correctamente, nos permitirá entender por qué fueron necesarias 11 estaciones completas para salvar los 107 kilómetros escasos que configuran el primer tramo -o trozo, como lo denominan atípicamente los documentos oficiales de la época de su construcción²- que componen el total de la línea. En relación con el contexto tecnológico, además, hay que considerar el contexto social, en tanto en cuanto el negocio de una compañía ferroviaria depende de la cantidad de viajeros o mercancías que demandarán ese transporte, y el geográfico, en relación con los costes de construcción de la línea.

Todos estos contextos nos ayudarán a comprender en profundidad el por qué de la existencia de esta línea tal y como la conocemos, y formular algunos criterios para una intervención sobre la misma.

Contexto histórico: la lógica del directo.

Buscando dar una explicación a los motivos históricos podría llevar a remontarnos excesivamente si pretendemos una comprensión exhaustiva de todo lo que habríamos de tener en cuenta. Para acortar esta retrospectiva y amoldarnos a los objetivos de un trabajo como éste, se ha fijado en primer lugar un hecho de marcada importancia en la historia del ferrocarril, que puede servir para transmitir las cuestiones fundamentales de un ferrocarril en la época de la tracción a vapor, que es la constitución de la primera línea de ferrocarril, que sentaría las bases sobre qué

² Archivo Histórico Ferroviario (1946), *Expedientes relativos a las Jefaturas y Planes de ferrocarriles en construcción*. Sign. G-0007-002-2.9.

era una compañía ferroviaria y sobre los condicionantes que precisaba para funcionar correctamente una locomotora de vapor.

Las compañías ferroviarias

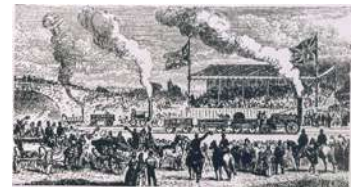
Después de unos primeros intentos, más relacionados con el transporte de mercancías mineras, habrá que esperar al 15 de septiembre de 1830 para ver inaugurarse la primera línea ferroviaria tal y como se conocerían en todo el mundo, el ferrocarril de Liverpool a Manchester (L&MR, por sus siglas en inglés), donde, además, se sentarían las bases técnicas de la locomotora de vapor.

El desarrollo de la locomotora no había sido fácil; fueron muchos los prototipos que se quedaron por el camino por no cumplir con las características técnicas exigidas. Algunos de los primeros intentos resultaron fallidos debidos al peso de la locomotora, o bien excesivo para los raíles, de hierro fundido (Trevithick, 1804), o bien demasiado ligero, y por tanto incapaz de lograr la suficiente adherencia a los mismos (Blenkinsop, 1811).

La L&MR organizó un concurso, conocido como las pruebas de Rainhill, para probar si una locomotora de vapor podía remolcar un tren cargado por sí misma y sin ayuda exterior. Se presentaron un total de cinco modelos, pero solo una fue capaz de acabar todas las pruebas propuestas: *the Rocket*, diseñada por George y Robert Stephenson.

La prueba de Rainhill, y la posterior conformación de la L&MR, supusieron un verdadero punto de inflexión en el ferrocarril y su papel en la economía y la sociedad. Después de una serie de años en los que parecía que la locomotora de vapor era un intento fallido, esta línea llegó para demostrar que se podía lograr que un sistema de estas características funcionara única y exclusivamente con la energía de vapor, sin que en ningún momento se tuviera que emplear la fuerza animal. Fue la primera, además, en implementar múltiples avances, tanto tecnológicos -en ella se pusieron a prueba los primeros sistemas de señalización de tráfico- como de servicios -fue pionera, por ejemplo, en el envío de correo- (Jarvis, 2007).

Pero su característica más innovadora sería otra: anticipó el prototipo de compañía ferroviaria a partir de ese momento. Por primera vez, una misma empresa sería la que se encargó del funcionamiento al completo de la línea: desde la venta de los billetes hasta el mantenimiento de las propias locomotoras de vapor se gestionaban desde el mismo órgano, con las múltiples ventajas que esto implicó. Aunque el hecho de fijar una fecha exacta para el nacimiento del ferrocarril suscita debate y no hay mucho acuerdo respecto de ello, nadie duda que esta fue el germen de las compañías ferroviarias, empresas dedicadas tanto a la construcción como a la explotación de este servicio.



Grabado de las pruebas de Rainhill. (Illustrated London News, 1829).

Además, esta innovadora forma de funcionar repercutiría directamente en otro de los mayores atractivos que esta línea generaría en los inversores: sus dividendos anuales. Con una repercusión media del 9'5% durante sus quince años de servicio independiente, esta línea alcanzó un éxito financiero hasta ahora inigualable por ninguna otra línea ferroviaria británica (Wolmar, 2007). Esto, sumado al increíble abaratamiento que supuso este invento en el transporte de mercancías terrestres, fue el impulso necesario que necesitó la Revolución Industrial para comenzar a funcionar en su máximo esplendor.

Primeras aproximaciones nacionales

Fueron muchas las empresas que, viendo estos resultados, se animaron a embarcarse en la realización de diversas líneas. El interés que despertó en los inversores fue mayúsculo y en pocos años las principales potencias europeas comenzaron a cruzar sus países con caminos de hierro. Visto el interés generado, por las mismas épocas, España comenzó a trabajar en una normativa propia que regulase este desarrollo en el territorio nacional.

Interviene aquí el Ministerio de Gobernación, que le encarga a la Dirección General de Caminos (DGC) un estudio sobre cuáles serán los problemas y las soluciones que deberán asumir e implementar este tipo de líneas, a fin de ofrecer una regulación para el sistema ferroviario propia para este país. Nace así el Informe Subercase, publicado el 24 de noviembre de 1844, y desarrollado bajo el mando del inspector general, ingeniero de caminos, político y educador, Juan Subercase Krets (Valencia, 1783 - Madrid, 1856). Este informe sentaría las bases tecnológicas sobre las que luego se apoyaría la futura normativa empleada para regular el ferrocarril en España.

Una de las ideas más discutidas que contenía el Informe Subercase, y que finalmente acabaría asumiendo la normativa española, es el particular ancho de vía que afirmarían debía emplear el ferrocarril español. Para los ingenieros que desarrollaron este texto, un ancho de "seis pies castellanos" era la mejor solución posible, pues consideraron que un ancho mayor al empleado en el resto de Europa ayudaría a aumentar el tamaño de las calderas, y con ellas la cantidad de vapor acumulado, haciendo así más potentes las locomotoras, requisito indispensable derivado de la compleja orografía ibérica, sensiblemente más escarpada que aquella a la que debían enfrentarse los países centroeuropeos donde el ferrocarril estaba más desarrollado.

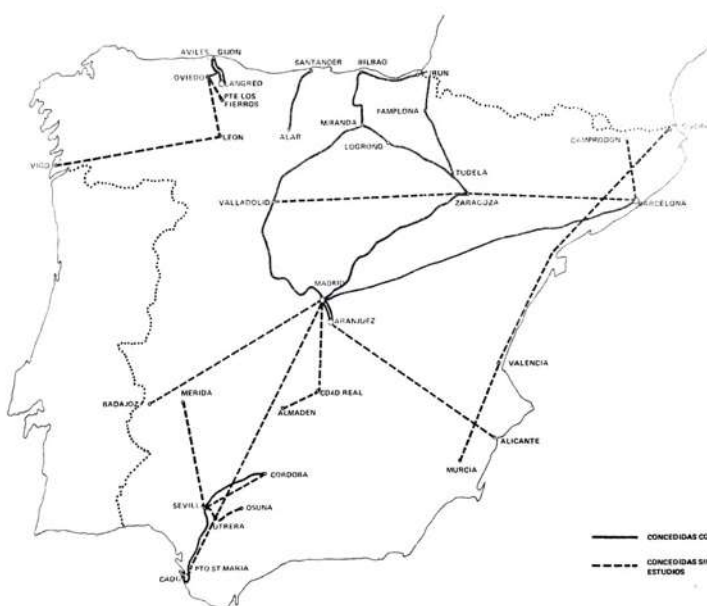
El interés estaba ahí, y bajo estos primeros tanteos sobre cómo debía adaptarse el ferrocarril al territorio español, no tardaron en comenzar a proponerse los primeros proyectos de líneas para nuestro país. Sin embargo, estos eran



Portada original del Informe Subercase. (Agrupament Ferroviari de Barcelona, 1844).

mayoritariamente prematuros e infructuosos (Cordero, 1978), y solo responden al "atractivo de los ferrocarriles para una serie de promotores que se lanzan a solicitar privilegios exclusivos de concesión para una colección de posibles líneas de forma precipitada e inconexa, sin estudios previos y sin haber efectuado los cálculos precisos acerca de su viabilidad y rentabilidad." (Cordero, p. 197, 1978)

De lo que se habla en esta cita no es de otra cosa que de especulación: el interés que había generado el ferrocarril se tradujo en múltiples intentos por ir reservando la prioridad de construcción de líneas que podían resultar interesantes, entre los años 1844 y 1846, pero sin tener la capacidad ni económica ni técnica como para poder llevarlas adelante.



Concesiones asignadas entre 1844 y 1846. (Cordero, 1978).

A pesar de esto, comienzan a materializarse tímidamente las primeras líneas. Cuatro años después del Informe Subercase se inauguraría la entonces homóloga en el actual territorio español a la línea Liverpool - Manchester como pionera en este innovador sistema de transporte, la línea Barcelona-Mataró, el 28 de octubre de 1848³.

Habiendo vivido la experiencia cubana en primera fila, el promotor principal de esta línea, Miquel Biada i Bunyol (Mataró, 1789 - Mataró, 1848), quiso lo mismo para su ciudad natal, que en aquella época era uno de los focos de actividad económica industrial más importante de España, junto con Barcelona y Reus. Esta línea conectaba ambas ciudades en 35 minutos, un cuarto del tiempo del que era necesario para recorrer la misma distancia mediante sistemas movidos por tracción animal, potenciando así enormemente las relaciones comerciales entre ellas.

³ Antes de esta hubo otras dos: la línea la Habana - Güines, pero en la isla americana de Cuba, inaugurada el 19 de noviembre de 1837, y la línea de la mina de carbón de Arnao, en Asturias, datada del 1836, pero más dedicada al transporte de los minerales extraídos hasta la ciudad de Avilés que al de pasajeros y otras mercancías.

Aunque no vivió para verlo, pues falleció el mismo año de la inauguración de la línea, esta ayudó en gran medida a despejar las reticencias y las desconfianzas que una parte de los inversores y la población sentía por el nuevo invento.

Es en este año también en el que el entonces Ministro de Fomento, Juan Bravo Murillo (Fregenal de la Sierra, 1803 – Madrid, 1873) eleva a las Cortes el primer proyecto de ley ferrocarriles, al que sucedieron otros, hasta que finalmente se aprobara la primera Ley General de Ferrocarriles de España, en 1855, que hay que relacionar directamente con la posterior Ley de Bancos de Emisión y Sociedades de Crédito de 1856, que marcarían el comienzo del desarrollo del ferrocarril en España a gran escala.

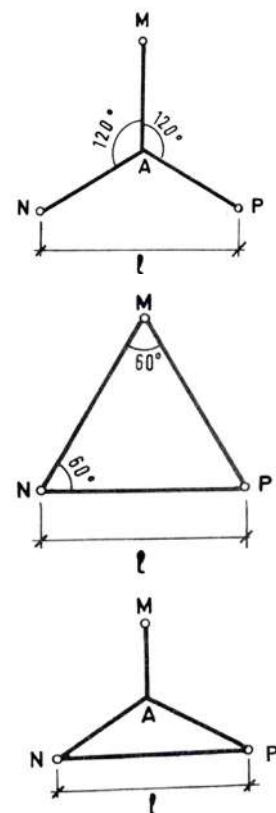
Optimización de la red

La compaginación de estas dos leyes trajo algunas novedades que propulsaron la aparición de las primeras grandes líneas de nuestro país. Por un lado, la Ley de Bancos de Emisión hacía más sencilla la entrada de capital extranjero en nuestro país, lo que solventaba la falta de recursos de la que los promotores españoles solían padecer. Esto supuso la llegada de importantes capitales extranjeros, en su mayoría franceses, que fundaron las que luego se alzarían como las grandes compañías ferroviarias: MZA (Madrid - Zaragoza - Alicante), propiedad de la familia Rothschild y NORTE (Camino de Hierro del Norte de España), propiedad de los hermanos Pereire.

Por su parte, la Ley General de Ferrocarriles, entre otras medidas, regulaba la construcción de las líneas a través de la aprobación de concesiones, además de marcar una serie de vías que el Estado consideraba prioritarias, y que definía como «las que partiendo de Madrid terminan en la costas o fronteras del reino» (Citado en Menéndez, p. 168, 1978)

La decisión de construir la red ferroviaria como un sistema radial responde a lo que entendemos como lo óptimo para el constructor (Menéndez, 1978). Cuando debemos unir una serie de puntos mediante un sistema de vías, la solución donde la cantidad de kilómetros a ejecutar es la mínima, y por tanto la más económica posible (óptimo para el constructor), no es la misma en la que los recorridos son lo más cortos, y por tanto lo más rápidos, posibles (óptimo para el usuario). Entre sendas soluciones teóricas extremas, la heterogeneidad de los núcleos a conectar, así como las condiciones del terreno, entre otros, suele provocar situaciones mixtas, donde ni las soluciones son lo más caras posibles ni los recorridos son los más largos posibles.

Sabiendo esto, podemos decir que esta decisión se basa primero, en lo visto con el desarrollo del ferrocarril en los países vecinos. Algunas potencias importantes,



Lo óptimo para el constructor, lo óptimo para el usuario y un ejemplo de solución mixta. (Menéndez, 1978).

como la vecina Francia, habían construido su red de ferrocarriles en torno a su capital, con una solución muy parecida a la que se quería plantear en nuestro país. Segundo, la búsqueda de hacer la red lo más económica posible, en detrimento de la comodidad de los viajeros, que vieron en muchos casos alargados los recorridos, que en su momento se consideró la opción más apropiada (requiere menos inversión y se construye más deprisa), en parte debido a los problemas económicos anteriores a la Ley de Banca.

A pesar de ello, gracias a la intervención del Estado y a las concesiones que debía otorgar para poder materializar una propuesta de línea, sí que apreciamos en este sistema una intención por ordenar el territorio. A menudo, para conseguir estas concesiones, era requisito indispensable que los proyectos de líneas pasaran por ciertos núcleos de población que el Estado consideraba que debían estar conectados entre sí (los que se denominaron puntos fijos de la línea), lo que generalmente también beneficiaba a las compañías ferroviarias, pues se garantizaban el tráfico posterior, y permitía amortizar más rápidamente sus inversiones.



Estado de la red ferroviaria en 1870. (Cordero, 1978).

De esta manera, para 1870 ya se habían construido en nuestro país más de 5000 kilómetros de vía, que habían quedado dibujadas en el terreno no solo como una red radial, sino también como una red arborescente: se aprecia una tendencia, por una parte, a evitar las mallas y los recorridos cerrados y por otro a tratar de mantener una serie de troncos comunes. Estas dos decisiones evidencian un deseo por abaratar los costes todo lo posible, a pesar de que con ello se alarguen los recorridos.

¿Articulación territorial o reducción de los tiempos de viaje?

Entendida la lógica con la que se construye la red ferroviaria española principal, sintetizada por Fernando Menéndez con la explicación anteriormente dadas sobre las diferencias entre lo óptimo para el constructor y lo óptimo para los usuarios, donde se materializa una lógica de articulación del territorio, con el desarrollo de lo que se ha denominado como segundo impulso al desarrollo ferroviario español, a partir de finales del siglo XIX, la lógica con respecto a la construcción de nuevas líneas cambia. Para los huecos que quedan por completar del trazado ferroviario del país se trata, en parte, de solventar el problema de los excesivamente largos recorridos de los que peca el sistema hasta ahora empleado en el diseño de este trazado, lo que se traduce en un interés especial por reducir el tiempo de viaje entre los extremos. Esta nueva lógica se plasmará en los llamados ferrocarriles directos, es decir, "los ferrocarriles que [...] fueron objeto de estudio y solicitudes para que resultasen ciertas ciudades más directamente unidas con Madrid" (Wais, p. 449, 1974)

Siguiendo el sistema radial con el que se configura la red, y aprovechando en algunos casos parte de este trazado, comienzan a aparecer una serie de propuestas de líneas cuyo único objetivo es el de conectar de la forma más rápida los núcleos más importantes, en general sensiblemente desconectados de la red principal - como el noroeste y el este de la península- con la capital del país. Este sistema, priorizando la velocidad frente a la articulación del territorio, a menudo pecaba de ignorar por el camino ciertos núcleos de población. Sin embargo, de esta manera, y en detrimento de la articulación territorial, se mejoraba la conexión entre la capital y determinados territorios.

Contexto social: Sanabria, La Carballeda y Aliste

Aplicando la lógica del directo anteriormente mencionada, comienza a surgir la idea de comunicar Madrid con Galicia de una forma más rápida a la ya existente.

La conexión de Madrid con Galicia a través de Zamora, el camino más corto, no era una idea nueva. El primero en mencionarla fue Claudio Moyano (Bóveda de Toro, 1809 - Madrid, 1890), un político zamorano varias veces Ministro de Fomento de ideología liberal que, ya en la inauguración de la estación de Nava del Rey, Valladolid, en 1863, comenzó a vislumbrar la posibilidad de prolongar esta línea hasta su tierra natal, y de allí al territorio gallego.

Sin embargo, dos coyunturas se opusieron a la materialización de esta idea. La primera de ellas fue la ya existencia de lo considerado oficialmente como el ferrocarril a Galicia. Desde Dueñas, pasando por Palencia y León, y de allí hacia

Galicia y Asturias, la Compañía de los Caminos del Hierro del Norte ya había inaugurado, en el año anterior, una línea que cumplía los objetivos que se pretendían conseguir con la que hubiera arrancado en Nava del Rey.

La segunda de ellas llegaría un año más tarde, en 1864, cuando la comisión para el estudio de un plan general de ferrocarriles designada por el Gobierno evaluase de la siguiente manera la posibilidad de conectar Zamora y Ourense: "Otra línea de enlace se ha estudiado para ir directamente de Zamora a Ourense, por las Portillas, acortando las distancias de Vigo al interior del país. La comisión no la incluye porque, en su concepto, no tiene por ahora razón de ser. Con una longitud de 323 kilómetros, en los que hay que vencer dificultades enormísimas, atraviesa entre Zamora y Ourense una comarca donde no se encuentra una sola población que llegue a las 2000 almas. Su interés está reducido, por tanto, al acortamiento de la comunicación entre Madrid y Vigo, y este acortamiento, construido que sea el trozo de Zamora a Astorga, y modificado el empalme del ramal de Vigo en la línea de La Coruña, no llegará a 20 kilómetros, cantidad insignificante que no merece la construcción de 323 kilómetros, que quizás eran los más difíciles de España, incluyendo los de la bajada del puerto de Pajares, en el ferrocarril de Asturias." (Citado en Wais, p. 451, 1974).

Esta cita, aunque quizá ligeramente ofensiva, pues bajo ella subyacen los prejuicios con los que históricamente ha debido, y sigue debiendo, cargar este territorio ("allí no hay nada, no merece la pena..."), y que en cierta medida han supuesto un lastre para su desarrollo, tampoco se puede decir que sea falsa: nos encontramos ante un espacio donde hay un tráfico probable escaso sumado a una orografía complicada.

Baja densidad

La *comarca* que menciona este estudio serían en realidad varias: Sanabria, La Carballeda y Aliste. Estas regiones históricas, ubicadas sobre la conocida como Sierra de la Culebra, son una de las zonas con menor densidad de población no solo de la provincia en la que se encuentran sino de toda España. Por poner en contexto, la Unión Europea define como "desierto demográfico" aquellos territorios donde la densidad de población no supere los 10 h/km²: mientras que la densidad de población de la provincia en la que se ubican, Zamora, es de 18,6 h/km², mientras que la de la comarca de Aliste sería de 6,38 h/km² y la de Sanabria de 4,89 h/km², aún más baja⁴.

Esta situación, a pesar de que es cierto que se ha visto empeorada debido al éxodo hacia las grandes urbes que desde hace años afecta a los municipios rurales,

⁴ Datos de 2020 extraídos del INE: <https://www.ine.es/>

lleva siendo la tendencia de la zona desde que hay registros. Debido a ello, pasando al análisis los núcleos de población donde se congregan los habitantes de la zona, y aunque puede resultar una expresión de primeras ligeramente despectiva, decir que *no se encuentra una población que llegue a las 2000 almas* es literal.

El municipio con más habitantes de la zona, Puebla de Sanabria, cuenta en la actualidad con 1366 habitantes, pero es que en la década en la que se realiza el estudio, el término municipal no superó la cifra de los 1225 habitantes, a pesar de que tendría su máximo de 1707 habitantes en 1981. El siguiente municipio con mayor número de habitantes de la zona, Tábara, cuenta en la actualidad con 751 habitantes, y aunque su máximo histórico llegaría en el año 1950 con 1699 habitantes, tampoco alcanzaría las "2000 almas" que menciona el informe.

Esta situación pone de manifiesto la escasa masa crítica de potenciales usuarios que tendría este ferrocarril, al menos, a su paso por este territorio, uno de los argumentos que más pesarían en contra de su construcción.

Complicada orografía

Los kilómetros *más difíciles de España*, como también menciona el informe, por el contrario, no hacen solo referencia a la Sierra de la Culebra, donde se ubican las comarcas anteriormente mencionadas, sino a toda la morfología habitual del macizo Galaico-Leonés que separa las provincias colindantes de Zamora y Ourense, y en especial la Sierra Segundera, un claro límite físico.

Este conjunto presenta unas condiciones orográficas muy difíciles de compatibilizar de forma correcta con las necesidades que tiene una línea de ferrocarril, y aún más en los años en los que se planteó por primera vez la construcción de esta.

Una de las características que más complican el diseño de una línea de ferrocarril es la necesidad de la mayor planeidad posible o, en su defecto, que las pendientes sean lo más constantes posibles, con un porcentaje de inclinación no demasiado elevado y, en la medida de lo posible, intentando evitar las contrapendientes. El terreno en el que nos encontramos presenta exactamente las condiciones adversas a estas necesidades.

Una parte importante del territorio que debía atravesar esta línea se define como una penillanura. Este tipo de accidente geográfico se define como un espacio amplio aparentemente llano y homogéneo, pero surcado con importantes desniveles fruto de la erosión que los cursos fluviales han ido trazando en el terreno a lo largo de los años. Esto quiere decir que, a pesar de que el relieve no parece demasiado pronunciado en altura (el pico más alto de la Sierra Segundera, el *Moncalvo*, tiene una cota de 2044 metros), la diferencia de altura entre los puntos

más altos y los más bajos, aquellos excavados por el agua a lo largo de los siglos, es muy importante, haciendo muy difícil la búsqueda de esa línea de ascendencia constante que precisan las líneas de ferrocarril.

Este tipo de topografía requiere que, de querer plantear el paso de una línea de ferrocarril a través de ellas, sea necesario la el diseño y la ejecución de múltiples infraestructuras a fin de acondicionar el terreno. No solo será necesario la construcción de desmontes y terraplenes que permitan su curso: también abundarán tanto los túneles para salvar los puntos más altos como los viaductos para salvar los cursos de agua.

Esta condición, sumada a la precedente, implicó que la idea de plantear la construcción de esta línea fuera descartada rápidamente. Como recogía el informe anteriormente mencionado, las condiciones tanto físicas como sociales del territorio que se debía atravesar no resultaban de lo más favorables.

Contexto político: la influencia política.

Sabiendo todo lo anterior, la situación parecía indicar que esa línea nunca llegaría a construirse. No solo la masa crítica de potenciales usuarios era muy escasa en una parte muy importante del trayecto, sino que las complicaciones tecnológicas que deberían solventar para resolver la orografía que debía atravesar esta línea no merecían la pena, en contraposición al único punto favorable que socialmente parecía tener para las compañías ferroviarias la construcción de esta línea: acercar Madrid más a Galicia.

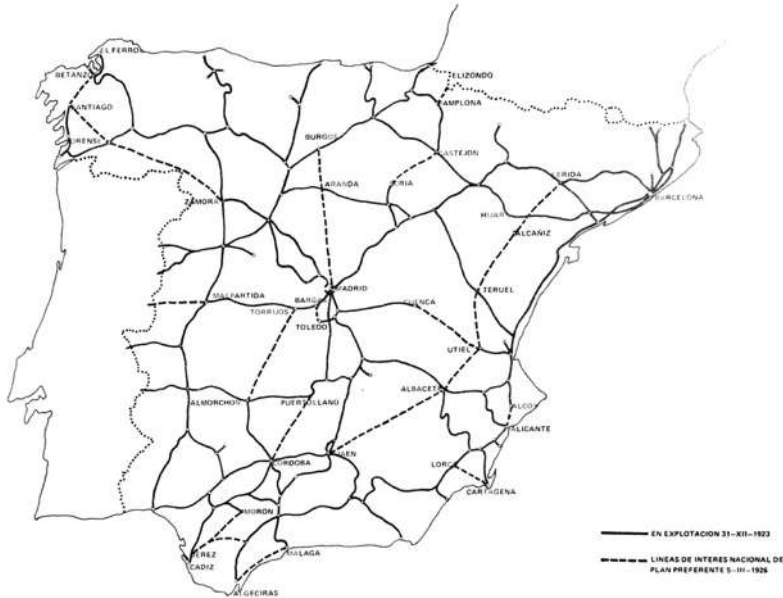
Habría que esperar casi 50 años para que, a pesar de todo esto, la compañía ferroviaria MZOV⁵ le encargara al ingeniero de caminos, canales y puertos Federico Cantero Villamil (1874-1946) que desarrollase un proyecto que les permita unir los dos tramos que ya tenían construidos, entre Medina de Rioseco - Zamora y Ourense - Vigo. El 11 de febrero de 1913 se publica por primera vez este proyecto, que posteriormente sufriría modificaciones a fin de recortar tanto su longitud como su presupuesto, y se intentaría subastar hasta en tres ocasiones, quedando todas ellas desiertas.

La dictadura de Miguel Primo de Rivera

Finalmente, en 1926, el entonces Ministro de Fomento bajo el mando de Miguel Primo de Rivera, Rafael Benjumea y Burín (Sevilla, 1876 – Málaga, 1952), más conocido como Conde de Guadalhorce, desarrolla y aprueba el llamado "Plan

⁵ Compañía de los Ferrocarriles de Medina a Zamora y de Orense a Vigo, hay que observar que no se llama de Medina a Vigo. Esta compañía se integró en 1928 en la Compañía Nacional de Ferrocarriles del Oeste de España, y, posteriormente convertida en empresa constructora, participó en las obras de la línea de Zamora a Ourense (Wais, 1974).

Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción". Este ingeniero de caminos y político español recoge una serie de líneas de ferrocarriles a construir por el Estado entre los que la línea desde Zamora a Ourense figuraba dentro del nuevo propósito de continuar hasta A Coruña, pasando por Santiago de Compostela.



Plan Preferente de Urgente Construcción de 1926. (Cordero, 1978).

Se compondría así finalmente la línea de cuatro trozos:

- Trozo primero: desde Zamora hasta Puebla de Sanabria, con 107'675 km. (de los cuales 1'946 km. serán empleando 7 túneles) y 12 estaciones.
- Trozo segundo: desde Puebla de Sanabria a Ourense, con 141'857 km. (de los cuales 42'536 km. serán empleando 87 túneles) y 15 estaciones.
- Trozo tercero: desde Ourense hasta Santiago de Compostela, con 129 km. (de los cuales 20'563 km. serán empleando 64 túneles) y 12 estaciones.
- Trozo cuarto: desde Santiago de Compostela a A Coruña, con 74'844 km. (de los cuales 8'278 km. se lograrán empleando 19 túneles) y 11 estaciones.

Comenzaron entonces las obras para construir la línea, empezando por los trozos primero y cuarto, siendo subastada la licencia de obra de explanación del terreno y construcción de edificios auxiliares con aprobación por un Real Decreto el 12 de diciembre de 1926. A pesar de que durante esta época la línea vio un impulso generalizado en su desarrollo, los operarios que debieron llevarla a cabo sufrieron grandes penurias.

Los carrilanos, como se conocía a los obreros encargados de su ejecución, sufrirían importantes dificultades a lo largo de la construcción de la misma. A los terribles accidentes vinculados a la elaboración de los túneles que fue necesarios construir para salvar la difícil orografía que atravesaba la misma, sería necesario

añadir los problemas de salud que muchos de ellos sufrirían, conocido como “el mal de la vía”, que a día de hoy sabemos que se trata de la silicosis, una enfermedad provocada por la aspiración de partículas de polvo de sílice que se va depositando en los pulmones (Cid, 2003).

La Segunda República y la Guerra Civil

Con la llegada de la Segunda República el 14 de abril de 1931, muchos de estos trabajadores esperaban que las condiciones en las que debían desarrollar su trabajo mejoraran con el cambio de gobierno. Sin embargo, la situación económica del país, derivada de la Gran Depresión, la crisis financiera de 1929, obligó a actuar de otra manera.

Indalecio Prieto Tuero (Oviedo, 1883 – Ciudad de México, 1962), como Ministro de Obras Públicas del primer gobierno elegido durante la república, decide que la construcción de esta línea ya no es prioritaria para el desarrollo del país y por tanto dejar de invertir dinero público en ella, paralizando sus obras. Con esta decisión, más de 12.000 personas perderían su trabajo, lo que desencadenaría violentas reacciones.

Son muchas las voces que se alzan en contra de esta decisión. La prensa escrita de la época llega a decir que la importancia de esta línea residía en la necesidad de “arrancar de la miseria, del estacionamiento, de la vida vengativa e inerte a los españoles, a los contribuyentes, a ciudadanos tan dignos del halago presupuestario como los altaneros de las grandes ciudades y de las regiones que son ricas porque supieron a su tiempo exigir” (Borras, 1932), así como las revistas más técnicas anunciaban frases como “construir este ferrocarril [...] es tanto como conquistar un territorio” (Machimbarrena, 1932). Por primera vez, parece que el territorio atravesado por la línea toma protagonismo, aunque solo sea para utilizarlo como arma arrojada contra una decisión con la que no estaban de acuerdo.

Se suceden múltiples manifestaciones y protestas, lideradas por comunistas y anarquistas, en las que la violencia fue creciendo exponencialmente, llegando incluso a fallecer un estudiante, Genaro Ortiz, debido a las represiones ejercidas por la Guardia Civil, hasta llegar a la situación de huelga general.

Finalmente, se decide retomar las obras de la línea, pero con una modificación sustancial: de ahora en adelante, serían las diputaciones y los ayuntamientos de los municipios atravesados por la línea los que deban costear los gastos derivados de su construcción, y no el Estado. Esta solución, a pesar de volver a poner en funcionamiento la construcción de la línea, supuso que las obras bajaran significativamente el ritmo.

A pesar de que no tenemos registros de cuándo fueron acabados cada uno de los elementos que componen las estaciones de esta línea ferroviaria, hay imágenes aéreas captadas que muestran alguna de estas estaciones con los edificios construidos pero sin vías.

El golpe de estado de julio de 1936, la sublevación militar contra el gobierno de la Segunda República, y la posterior guerra civil (1936-1939) supondrían la parada absoluta de las obras. Durante los años que duró la contienda, los carrilanos se levantaron contra el régimen militar, y abandonaron en su totalidad las labores de construcción de la línea.

La dictadura de Francisco Franco

Con la llegada del régimen, los trabajos de construcción de la línea vuelven a ser retomados, y a los grupos de carrilanos se unen ahora diversos grupos de destacamento penales compuestos por presos políticos⁶. El trabajo que quedaba por hacer para poner en funcionamiento la línea resultó ser el más duro, pues en los tramos que quedaban por construir se acumulaban las mayores cantidades de kilómetros de túnel. El "mal de la vía" empeoró entre los carrilanos, llegando, por ejemplo, a apodarse al pueblo de Requejo de Sanabria como Requejo "de las viudas", por las aproximadamente 90 mujeres que debido a los trabajos de construcción de esta línea perdieron a sus maridos (Fernández, 2011).

Tras mucho esfuerzo, el primer tramo en inaugurarse sería el cuarto, Santiago - A Coruña, el 14 de abril de 1943 y el último, el 8 de septiembre de 1958, el Ourense - Santiago de Compostela, el trozo segundo. Entre medias se inaugurarían también el tramo primero, el Zamora - Puebla de Sanabria -nuestro objeto de estudio-, el 24 de septiembre de 1952 y el segundo, Puebla de Sanabria - Ourense, el 1 de julio de 1957.

La prensa de la época, tanto nacional como local, celebró cada una de estas fechas con mucha emoción, hablando de lo beneficiosa que sería esta línea para los

Plano original del primer tramo, de Zamora a Puebla de Sanabria, donde se representan los municipios a los que pretendía dar servicio (Archivo Histórico Ferroviario, 1946).



⁶ Esta práctica no fue poco habitual en la construcción de todas aquellas obras públicas promovidas por este régimen. La línea de ferrocarril Zamora - A Coruña contó con dos: el primero, para la construcción de los kilómetros entre Puebla de Sanabria y Lubián, donde encontramos el túnel de Padornelo, entre los años 1940 y 1940, y otro para la construcción del viaducto sobre el río Teja, en el mismo tramo, entre los años 1952 y 1956 (Olaizola, 2006)

territorios afectados por ella pero, sobre todo, de la gratitud que debían sentir hacia “el Caudillo” los habitantes de estos municipios.

Con frases como “la aspiración se ha cumplido, gracias a un Caudillo insigne, para el que es poca toda expresión de gratitud. El quiere gloriarse en esta magna fecha, una de las más venturosa de su régimen, y por ello en persona acude a Puebla de Sanabria para iniciar el primer viaje inaugural del ferrocarril” o “a él es quien tenemos que reconocerle el máximo honor en este día; porque sin él, quizás el ferrocarril Zamora-Orense siguiera durmiendo en el Ministerio de Obras Públicas” (Redacción, 1957), los periódicos se encargaban de remarcar lo importante: que la línea había sido construida principalmente para demostrar la imagen de poder que Franco quería transmitir de su régimen.

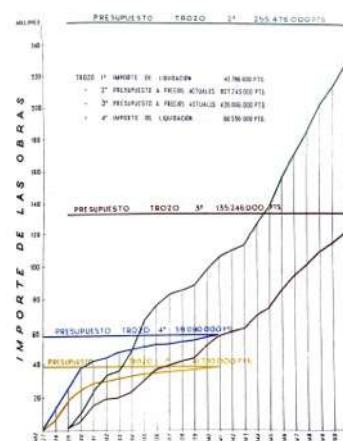
Al contrario de lo expresado por la prensa en tiempos de la Segunda República, cuando las obras fueron paralizadas ya no importaba dar un servicio a un territorio que históricamente había estado incomunicado; la conexión con Galicia con el resto de la península, incluso, había quedado relegada a un par de frases tanto al principio como al final de cada entrada. Ahora lo que primaba, razón principal por la que se había culminado la ejecución de esta línea, era demostrar la fuerza del régimen.

Contexto tecnológico: unas pinceladas de actualidad

Visto lo anterior, no quedan dudas de que la articulación del territorio atravesado por el primer trozo de la línea nunca fue una de las prioridades a la hora de diseñar su proyecto. Sin embargo, a primera vista puede sorprender que, a pesar de ello, se optara por construir casi una docena de estaciones para atravesar poco más que un centenar de kilómetros.

A pesar de que en un principio puede parecer un intento por hacer lo más accesible posible el ferrocarril a los municipios atravesados por él, cuando analizamos la relación que tienen estas estaciones con los pueblos a los que deberían dar servicio la idea se descarta. Analizado en mayor profundidad en el siguiente apartado, lo que vemos es que las estaciones de este tramo tienden a colocarse a una distancia prudencial (entre dos y cinco kilómetros) de los núcleos urbanos, priorizando una línea lo más recta posible sobre las accesibilidades de los potenciales usuarios. Sabiendo esto, se puede deducir que la motivación para la construcción de 11 estaciones debía ser otra.

Para el correcto funcionamiento de un ferrocarril es importante tener en cuenta ciertos aspectos. El primero de ellos, un requisito tan indispensable que se suele usar para definir al propio ferrocarril, es la existencia de una vía por la que la



Presupuesto original invertido en cada uno de los tramos que componen la línea Zamora-A Coruña a lo largo de los años que duró su construcción (Archivo Histórico Ferroviario, 1946).

locomotora, así como los vagones, puedan desplazarse. Ningún movimiento puede ser realizado fuera de estas vías, por lo que tanto los cruces como los adelantamientos precisarán de una segunda vía donde poder apartarse y no molestarse los unos a los otros, y la opción más sensata técnicamente es agruparlos en ciertos puntos de la vía (las estaciones).

El segundo de ellos trataría las necesidades funcionales de la locomotora misma. Desde el abastecimiento de agua a las locomotoras para poder producir el vapor (depósitos de agua), a ciertas labores (el "picado" del fuego, por ejemplo), las máquinas precisaban de la disposición de algunos elementos a lo largo de la línea para poder funcionar con normalidad.

Podríamos decir entonces que las estaciones cumplen una función técnica imprescindible para el desarrollo de la actividad ferroviaria, materializada fundamentalmente en estas dos cuestiones mencionadas. La práctica nos ha demostrado que la distancia más habitual entre las estaciones ronda los 8 kilómetros de media, pudiendo reducirse a cuatro cuando se presenta una orografía especialmente complicada o aumentar a 16 en las llanuras con bajas densidades de población (Lalana, Santos-Ganges y Lalana-Encinas, 2021).

Pero en la localización de una estación, las cuestiones técnicas son sólo una parte de las que hay que considerar, porque también son los puntos de conexión entre el sistema ferroviario y el territorio (situación y tamaño de los núcleos de población, actividades económicas, etc.)

En resumen, dónde se situaron las estaciones, en cualquier línea ferroviaria en general, y en nuestro caso de estudio en concreto, es una cuestión de equilibrio entre estas dos grandes funciones. Para el tramo de Zamora a Puebla de Sanabria, es precisamente la localización de las estaciones en relación a los núcleos de población el principal atributo donde se muestra que la intención principal fue siempre la de atravesar lo más rápidamente posible el territorio, por encima de la articulación con los núcleos de población. Las cuestiones técnicas primaron sobre las de conexión con el territorio, entendiendo siempre que esta dualidad se daba dentro de un contexto técnico determinado (la tracción a vapor).

Como comparación tenemos el actual trazado del AVE, que con un objetivo similar al que en un principio tenía nuestra línea de estudio de unir Madrid con Galicia lo más rápido posible, en la provincia de Zamora tan solo cuenta con dos estaciones: una en la capital y otra en el término municipal de Otero de Sanabria, que adopta el nombre genérico de la comarca. Es decir, para salvar una distancia sensiblemente similar a la que resuelve el primer trozo de la línea Zamora-A Coruña, emplea nada menos que diez estaciones menos que él, y la única que implanta la sitúa a dos kilómetros del núcleo urbano más cercano.

Cuando los ferrocarriles eléctricos redujeron las exigencias técnicas sobre el trazado que imponían los de vapor, alguna de las estaciones del tramo que estudiamos -las menos rentables- fueron cerradas, y este hecho no hace sino reforzar la idea de que su localización se debió más a factores técnicos que territoriales.

A modo de conclusión de este apartado, fueron necesarios 45 años, dos dictaduras y una república para que esta línea comenzase a funcionar tal y como se esperaba de ella. Aunque en un principio estaba clara cuál era la idea principal, (unir Madrid con Galicia lo más rápido posible) cuando las obras se detuvieron en el período de la Segunda República no se dudó en avivar el sentimiento de abandono de los territorios tanto zamoranos como orensanos a fin de conseguir que se retomasen las obras, tratando de promover una idea de articulación territorial que, por la misma razón de ser de la lógica del directo, nunca estuvo en los planteamientos del diseño del proyecto de esta línea ferroviaria.

Conocer todos estos datos nos ayuda a confirmar una de las ideas que ya veníamos intuyendo con anterioridad: las estaciones que en este primer trozo se construyeron no buscaban beneficiar de forma directa a los habitantes de los municipios donde se ubicaban, simplemente se construyeron como parte de la realidad necesaria para que la línea llegase a buen puerto.

Anexo I: Eje cronológico

A modo de síntesis de la complicada historia del desarrollo de la construcción de esta línea se ofrece el siguiente eje cronológico. En él se resumen y recogen aquellos hechos que han marcado su evolución, desde los que implican a los diversos regímenes políticos y sus correspondientes decisiones como las modificaciones y transformaciones que sufrieron las compañías ferroviarias que promovieron su construcción.

Anexo II: La línea y el tramo

Como complemento a este apartado se ha realizado también un plano donde se reflejan la ubicación tanto de las diferentes estaciones y apeaderos como de los viaductos y túneles que se encuentran a lo largo del ferrocarril.

Elementos que componen las estaciones

Como ya se explicó en la introducción al apartado, en esta primera entrada ofreceremos una breve explicación sobre cada uno de los elementos presentes en la configuración de las estaciones, desde aquellos que más llaman la atención, como es el caso de los edificios de viajeros, hasta los que por su carácter habitual pueden pasar desapercibidos, como por ejemplo la configuración de las vías.

A pesar de que muchos de ellos hayan desaparecido, o su estado no pase del nivel de ruina en algunas de las estaciones, su existencia es un testimonio del funcionamiento de las estaciones, por lo que han de ser identificados y estudiados.

Edificio de viajeros

El edificio de viajeros es sin lugar a dudas el que más protagonismo adquiere arquitectónicamente de todo el conjunto. Pensado para ser la cara con la que la estación recibía a sus usuarios y la imagen principal de la compañía ferroviaria, se aprecia una clara precisión en el control tanto del diseño como de la ejecución.

Dadas las vicisitudes históricas de su construcción, a lo largo de este tramo de la línea nos encontramos con diversos modelos. Hay que tener en cuenta que, a diferencia de los demás tramos de la línea de Zamora-A Coruña, algunas estaciones y parte de la infraestructura se construyeron en la época de la Segunda República, en la década de 1930, mientras que otras son posteriores. De ahí que en este, y fuera de la práctica ferroviaria habitual, existan diversas tipologías de estación, producto de épocas y proyectos diferentes, aunque se inauguró el tramo todo al mismo tiempo.

El tipo de edificio de viajero que más destaca a lo largo del tramo, tanto por sus dimensiones como por su estética, es el empleado para las estaciones de Carbajales de Alba, Losacio-San Martín, Sarracín y Pobladura-Las Torres. En estos edificios se utilizó una estética de corte palaciego con mucha influencia francesa, apreciable tanto en el sillarejo que se emplea para el revestimiento de los muros de carga de ladrillo como en las cubiertas, muy pronunciadas tanto en su inclinación como en la longitud de sus aleros, ejecutadas en lajas de pizarra cuadradas sobre una estructura de madera.

Estos edificios se componen de tres cuerpos bien diferenciados, pero de altura similar, llegando a alcanzar en su punto más alto los 10 metros. En el espacio de acceso uno de los extremos se prolonga hacia la entrada, recogiendo a los viajeros y orientándolos hacia el acceso de la sala de espera, dando la sensación de estar ante un edificio de planta en forma de L; sin embargo, al atravesarlo descubrimos que son los dos cuerpos extremos los que se prolongan hacia las vías del ferrocarril en la parte posterior, generando un espacio exterior pero recogido de espera para los



Edificio de viajeros de la estación de Sarracín, de la primera tipología explicada (Imagen propia, 2021).

viajeros, en algunos casos cubierto. Uno de estos dos cuerpos, además, cuenta con una protuberancia poligonal, de inspiración en las *bow window* inglesas, con una apertura central pensada para permitir el paso y sobre la que se dispone un balcón, al que se accede desde la segunda planta.

Mientras la planta baja estaba pensada para dar el pertinente servicio a los viajeros, con funciones tales como la venta de billetes o la sala de espera, en la planta alta se ubicaba la residencia para el jefe de la estación y su familia. En esta segunda planta encontramos dos viviendas completas, dotadas cada una de ellas con cuatro estancias diferenciadas, cocina y aseo. Mientras que tanto los aseos como las cocinas se intentan orientar hacia el lado de recepción, ambas viviendas cuentan con una estancia en esta misma dirección, a pesar de que se aprecia un intento por orientar todas las habitaciones hacia el lado de las vías.

En una de las viviendas, hacia la zona de llegada de los viajeros, una de estas estancias cuenta con un balcón poligonal volado en la esquina de uno de los dos cuerpos extremos mencionados anteriormente. Desde esta planta, además, también se podía acceder al bajo cubierta del edificio, una segunda planta abuhardillada.

Sobre los cuidados detalles mencionados anteriormente, cabe destacar el diseño de los aleros de las cubiertas, donde nos encontramos imágenes como la prolongación de los hastiales, de madera al igual que el resto de la estructura de la cubierta; o el cuidado sillarejo escogido para el revestimiento de las fachadas, con sus detalles en las esquinas, lo que ayuda al edificio a ofrecer una imagen rústica a la par que elegante, muy apropiada al contexto en el que fue construido.

Por otro lado, también nos encontramos con una segunda tipología cuya construcción se repite exactamente igual a lo largo de la línea: los edificios de viajeros de las estaciones de La Hiniesta y Andavías fueron ambos construidos con el mismo modelo. De generosas dimensiones, al igual que la anterior, este tipo mantiene una estética mucho más sencilla y contenida.

Compuesto con un único volumen de planta rectangular, esta tipología estaba construida en dos plantas mediante muros de ladrillo enfoscados con mortero de cemento, rematados con una sencilla cubierta de teja a dos aguas. A pesar de la sencillez, resaltan algunos elementos y detalles que buscaban darle un aspecto más distinguido, como la galería cubierta que emerge en una de las fachadas en la segunda planta, sustentada sobre una columnata de imagen dórica, o los sencillos relieves que distinguían los dinteles tanto de las puertas como de las ventanas.

Su programa interior era similar al empleado en la tipología anterior. Con una planta baja dedicada al servicio para los viajeros, como salas de espera, gabinetes de



Detalle de los hastiales de la cubierta del edificio de viajeros de Carbajales de Alba (Imagen propia, 2021).

circulación o cabina de relés, la planta superior contenía la vivienda tanto para el jefe de la estación como para su familia.

El resto de edificios de viajeros de la línea, a pesar de no haber sido construidos empleando exactamente la misma tipología, mantienen algunos elementos comunes, lo que les otorga la imagen de conjunto que caracteriza a la línea. Por ejemplo, las cubiertas de pizarra muy pronunciadas van adquiriendo protagonismo y se van convirtiendo en la tónica habitual, destacando entre ellas la del edificio de viajeros de Puebla de Sanabria donde, visualmente, la superficie de fachada propiamente dicha es menor a la superficie que ocupan las cubiertas inclinadas.

La segunda característica común a todas las estaciones de la línea sin que no siguen ninguno de los dos tipos descritos es la utilización de la piedra como material de imagen para el conjunto, aunque, a diferencia de cómo nos la hemos encontrado en la primera tipología, ya no se trata de un acabado que busque revestir el ladrillo, sino que las fachadas de los edificios están construidas directamente mediante sillares de piedra sin desbastar. Con esta característica se distingue, por ejemplo, la estación de Abejera, donde la imagen de pesadez que transmite la piedra se refuerza haciendo este edificio más bajo y alargado que los de la primera tipología, e incluyendo detalles tales como el uso de pequeños contrafuertes y las potentes columnas de sillares de piedra que flanquean el espacio porticado de la planta baja orientada hacia las vías.

Una característica común a todos los edificios de viajeros de la línea son sus dimensiones magnificadas. Ni su tamaño ni su diseño guardan relación con las necesidades de la zona ni con el número potencial de usuarios que se preveía que podían utilizarlas. A pesar de tener características estéticas similares a lo que podríamos considerar un estilo sanabrés, el principal objetivo visual que debían cumplir estas estaciones era demostrar la capacidad técnica y económica del régimen bajo el que se construyeron.

Vías

Como ya se ha mencionado, esta línea finalmente se construyó en vía única -a pesar de que en un principio el proyecto planteaba que fuese en vía doble- pero al llegar a las estaciones, por el papel técnico que cumplen en el funcionamiento de la línea, explicado en apartados precedentes, se precisa una estructura de vías secundarias comunicadas con la general.

Es habitual que las estaciones cuenten con una o varias vías de estacionamiento que permitan la ordenación del tráfico entre trenes diversos. Estas vías surgían de la vía general al llegar a la estación y discurrían paralelas a la misma



Detalle arco y fachada de piedra del edificio de viajeros de la estación de Abejera (Imagen propia, 2022).

hasta que, al final, volvían a unirse a ella. De esta manera, se permitía el cruce entre dos ferrocarriles que llevaran sentidos contrarios, o si uno de ellos debía parar, por el motivo que fuera, no entorpecía la marcha de otro que llevara su mismo sentido pero no precisara hacer esa parada, permitiendo el control del tráfico ferroviario y la funcionalidad de la línea. En sentido estricto, una estación comprendía todos los edificios, espacios y elementos situados entre los cambios extremos de esta estructura de vías. Por tanto, podemos decir que la diferencia entre una estación y un apeadero radica en la presencia de vías auxiliares, pues al configurarse el segundo como un simple punto de ruptura de carga de la línea que no ejerce ninguna función técnica no las precisa.

Dentro de la estación aparecen también a menudo las vías de apartadero. Estas vías son aquellas que, surgiendo de la vía general y discurriendo paralelas a ella a lo largo de la estación, no vuelven a unirse con la vía de la que se bifurcaron. Su función es acercar los vagones hacia puntos concretos, como muelles de ganado o naves de almacenamiento, donde poder cargar o descargar cómodamente las mercancías transportadas sin entorpecer el tránsito normal de otros trenes por la vía general.

Entre los años 2010 y 2011 se llevó a cabo una rehabilitación tanto de las vías como de los andenes en todas aquellas estaciones que todavía funcionaban en ese momento (aunque ya solo como apeaderos): se cambió el material de las traviesas, sustituyéndolas por otras de hormigón, y los andenes fueron elevados medio metro en altura, a la vez que se incorporaron unas rampas para facilitar el acceso del próximo al edificio de viajeros al central. Sin embargo, a la vez que se realizaba esta operación, en aquellas estaciones que ya llevaban tiempo abandonadas se procedió al desmonte de aquellas vías que ya no tenían uso, convirtiéndolas en apeaderos, al dejar en la mayoría de los casos tan solo la vía general.

Muelle de carga cubierto

A diferencia de lo que ocurre con los edificios de viajeros, este muelle cubierto aparece construido exactamente igual en todas las estaciones de este tramo de línea. Con un basamento que coloca su interior a una cota un metro superior a la cual se encontraba el terreno (es decir, a la altura del suelo de los vagones), este cargadero consiste en una nave cubierta en la que se podía controlar y almacenar determinadas mercancías procedentes o destinadas al transporte en los vagones.

Sobre sus imponentes muros de bloques de hormigón enfoscados de medio metro de anchura se disponían seis cerchas metálicas de tipo Howe, con variaciones en sus cantos en los extremos, los aleros del edificio. Sobre esta estructura principal



Final de la vía de apartadero de la estación de Sarracín (Imagen propia, 2022).

Interior del muelle cubierto de la estación de Robledo (Imagen propia, 2022).



se fijan una serie de rastreles también metálicos de sección IPN sobre la que se dispone el elemento de cubrición, en fibrocemento.

Muelle de ganado

Similar al explicado en la entrada anterior, pero de aparición menos frecuente en las estaciones, este tipo de estructuras estaba pensadas para facilitar la carga del ganado en el ferrocarril. Elevando a los animales a tres alturas distintas mediante pequeños corrales dispuestos en una estructura escalonada, estas sencillas construcciones permitían el acceso del ganado a los distintos niveles con los que contaban los vagones.

Construidos mediante sillares de piedra y sin disponer sobre ellos ningún sistema de cubrición, el acceso a los distintos niveles se realizaba por una rampa que contaba con un pequeño descansillo desde el cual el ganado accedía a cada una de las plataformas. Estos pequeños corrales estaban cerrados en todo su perímetro, y frente a la apertura de acceso a los mismos se situaba otra de similares dimensiones, por la que se montaba el ganado en los vagones.

Depósitos de agua

Estas estructuras, conformadas por cuatro pilares de hormigón armado arriostradas entre ellas mediante vigas del mismo material, sobre los que se colocaba una cisterna donde poder acumular el agua y desde donde poder abastecerla con la presión suficiente, aparecen en todas las estaciones de la línea. A pesar de que en alguna de ellas se puede prescindir de la estructura que la eleva gracias al aprovechamiento de la diferencia de altura entre la estación y los terrenos más próxima (caso de la estación de San Pedro de las Herrerías) en la mayoría de las estaciones de esta línea aparece ejecutada con la misma configuración.

Estos depósitos cumplían dos funciones importantes para el conjunto de la estación. Por un lado abastecían de agua corriente los cuartos húmedos de las viviendas del edificio de viajeros, un avance muy significativo para la época, así como a los aseos exentos para los viajeros.

Por otro lado, además, en algunos casos estos depósitos formaban parte del sistema de las aguadas que, conectadas con las grúas hidráulicas ubicadas a los lados de las vías, permitían el abastecimiento de agua a las locomotoras de vapor de los primeros ferrocarriles que circularon por esta línea.

Aseos

Estos sencillos volúmenes aparecen acompañando y completando los servicios que el edificio de viajeros ofrecía a sus usuarios. Históricamente, cuando los primeros ferrocarriles comenzaron a funcionar, estos no contaban con aseos -los

coches se componían únicamente de los asientos para los viajeros- por lo que la única oportunidad que tenían los usuarios del ferrocarril para ir al servicio era cuando este paraba en alguna estación, lo que explica que los aseos estuvieran en un volumen exento: estaban más pensados para el uso de los viajeros que llegasen que para el de los que esperaban en esa misma estación a tomar el tren. A pesar de que con el desarrollo del ferrocarril estos comenzaron a contar con este servicio, las estaciones continuaron configurándose de la misma manera, colocando los aseos en un volumen exento al edificio de viajeros.

Con una sencilla planta cuadrangular y cubiertas inclinadas, siguiendo la estética del resto de los elementos de la línea pero reduciendo su escala, este edificio tenía dos entradas, una en cada uno de dos de sus lados, enfrentados. En el interior nos encontramos dos espacios separados: uno de espera y otro, maclado con su simétrico, donde se alojaban las letrinas. En una de las fachadas exteriores, además, había una fuente, aunque en la mayoría de los casos esta se haya ya retirado.

A lo largo de la línea vemos que esta tipología se va a complejizando, llegando a aparecer un segundo modelo de mayores dimensiones donde el número de letrinas se multiplica y se añade un espacio que probablemente hiciera las veces de almacén.

Grupos de viviendas auxiliares

A pesar de aparecer siempre fuera de los límites de las estaciones, estos edificios prestaban un servicio, a su manera, importante para el correcto funcionamiento de las estaciones. Compuestos de dos viviendas simétricas, estas construcciones daban alojamiento tanto a los operarios necesarios para que la línea funcionara como a sus familias. Se evidencia su necesidad al estudiar la distancia que separaba estas estaciones de los núcleos de población más cercanos, imposibilitando la opción de vivir en ellos.

Desarrolladas casi al completo en planta baja, en la fachada principal observamos dos ventanas (una de cada vivienda) que iluminaban una habitación, y los dos porches en la parte central, a través de los cuales se realizaba el acceso a cada una de las viviendas. Una vez dentro, un único espacio central, que suponemos haría las veces de recibidor y a la vez de salón, nos da la bienvenida y el acceso a cada una de las habitaciones, sin necesidad de pasillos.

Cada una de las viviendas contaba con cuatro estancias individualizadas, iluminadas una a través de la ventana anteriormente mencionada de la fachada principal, otra a través de una ventana ubicada hacia el porche y las dos últimas desde la fachada lateral. Además, contaba con un baño y una cocina, a través de la

cual se realizaba el acceso al patio privado interior donde, además de las escaleras para acceder al bajo cubierta, nos encontramos un pequeño espacio cubierto que suponemos que haría las veces de almacén o bien de las herramientas vinculadas al cuidado de los huertos o bien al almacenamiento de leña para alimentar las chimeneas.

Las escaleras para acceder al espacio bajo cubierta se desarrollan en forma de L a lo largo de una de los muros que cierran el patio y la fachada del edificio. En este espacio bajo cubierta aparecen los típicos tabiques palomeros, y no aparecen restos de tabiques divisorios, por lo que asumimos que su uso sería limitado.

A destacar además el uso de unas instalaciones (luz eléctrica por rozas en la pared, agua corriente tanto para la cocina como para el baño, cocinas de gas...) poco habituales en las viviendas de la misma época. Esto pone de manifiesto no solo lo avanzadas que estaban para su época estos complejos sino la inversión que supuso su construcción.

Las estaciones que componen la línea

Una vez analizadas las diferentes instalaciones que componen las estaciones de este tramo de la línea, pasaremos ahora a analizar la configuración de cada una de ellas, diseñadas todas ellas por el mismo ingeniero, José Luis Tovar Bisbal. A pesar de que en algunos casos los edificios de viajeros sean iguales en varias estaciones, su disposición y el número y el tamaño de los elementos auxiliares hacen que , gracias a las distintas combinaciones, cada una de ellas pueda considerarse un espacio único.

Dentro de este apartado será muy importante la valoración del estado de conservación de los elementos de cada una de las estaciones, así como la relación de las mismas con los pueblos a los que en el momento de su construcción se buscaba que dieran servicio, aunque como ya hemos mencionado en muchos casos esta distancia resultó excesivamente larga para un correcto funcionamiento. Este trabajo se completará en el *Anexo II: Fichas de análisis* con una serie de fichas individuales para cada estación donde se pretende reflejar todo lo analizado en este apartado, a la vez de ofrecer un repaso gráfico de alguno uno de los aspectos mencionados en este texto.

Estación de La Hiniesta

Saliendo desde la estación de Zamora, la primera estación que nos encontrábamos era la de La Hiniesta. Ubicada en el kilómetro 9,706, esta estación fue demolida en 2016, debido al penoso estado de conservación en el que se encontraba. La cubierta de la galería de la segunda planta del edificio de viajeros,

que daba hacia las vías del ferrocarril, se había desplomado y, considerando que podía suponer un peligro para la seguridad, se demolió y se reutilizó el espacio, posteriormente explanado, para construir en él la nueva base de mantenimiento de la también nueva línea de Alta Velocidad que pasaría por allí destino a Galicia.

Esta estación se encontraba a más de 3,5 km. del núcleo urbano más cercano, del que tomaba el nombre, La Hiniesta. Debido a su demolición no podemos evaluar de forma clara cuál era la relación entre ambos espacios, pero la distancia física que hay entre ellos no hace que parezca demasiado favorable.

El edificio de viajeros de esta estación se construyó empleando la misma tipología que se utilizó para Andavías, con la peculiaridad de que cada una de ellas tenía una orientación distinta. Mientras que en esta la fachada con la galería se orientaba hacia las vías, en el caso de la otra esa misma fachada quedaba orientada hacia el acceso principal.

Además del edificio de viajeros, esta estación contaba con un edificio independiente para los aseos, el depósito de agua y un muelle de carga. Además, disponía de un amplio espacio dedicado a la carga y descarga de mercancías que hacía las veces de muelle descubierto, dotado con un gálibo y una báscula de vagones.

En su origen, esta estación contaba con cuatro vías distintas: además de la general aparecían dos vías más de estacionamiento y una cuarta de apartadero que se acercaba hacia el muelle de carga. Para gestionar el tráfico de los usuarios, la estación de La Hiniesta contaba, además, con dos andenes diferenciados: uno junto al edificio de viajeros y otro entre la vía general y una de las se cruce.

Estación de Andavías

A continuación nos encontraríamos, en el punto kilométrico 18,737, la estación de Andavías. Al igual que la precedente, fue desmontada al completo en diciembre de 2021, cuando tras el desplome de la cubierta de la galería de la segunda planta de su edificio de viajeros en 2019 se denunció su deplorable estado de abandono a través de los medios de comunicación y las redes sociales.

A la hora de evaluar la relación entre la estación y el núcleo de población más cercano se nos presenta el mismo problema que vimos anteriormente con la estación de La Hiniesta. Solo podemos saber que la distancia más corta entre ambos espacios era superior a los 3'8 km. a través de un camino.

El edificio de viajeros construido en esta estación es similar al de la estación de La Hiniesta, con la única diferencia de que en este caso, la fachada que contaba en su diseño con una galería porticada quedaría orientada hacia el acceso principal, al contrario que la anterior.

Complementando el edificio de viajeros, esta estación tenía también un edificio exento para los aseos, depósito de agua y muelles de carga, tanto cubiertos como descubiertos, dotado el segundo además con una báscula, un gálibo y una grúa dinámica. Además, fuera de los límites de la estación misma, aparece aquí por primera vez el primer ejemplo de los grupos de viviendas auxiliares.

Esta estación llegó a contar con cuatro vías distintas: además de la general aparecían dos vías más de estacionamiento y una cuarta de apartadero que se acercaba hacia el muelle de carga. Para gestionar el tráfico de los usuarios, la estación de Andavías contaba, además, con dos andenes diferenciados: uno junto al edificio de viajeros y otro entre la vía general y una de las se cruce.

Estación de Carbajales de Alba

Siguiendo por la línea hacia Puebla de Sanabria, la siguiente estación que nos encontramos es la de Carbajales de Alba, en el kilómetro 30,148. Esta es la primera de ellas que sigue funcionando en la actualidad, y a pesar de que hasta el año 1998 contaba con factor de seguridad, en la actualidad tan solo funciona como apeadero.

A pesar de esto, su estado de conservación es uno de los mejores que se presentan en esta línea, pues se han llevado a cabo en ella distintas labores de mantenimiento a lo largo de los años, como la sustitución total de la cubierta del edificio de viajeros, cuando tras un temporal de viento y lluvia sufrió grandes desperfectos, en 2007; el repintado de sus fachadas en el mismo año, que constituyen la seña de identidad que la caracteriza y la diferencia de las construidas con la misma tipología; o la rehabilitación del muelle de carga en 2012.

Sumado a los ya mencionados edificios de viajeros y cargadero cubierto, esta estación contaba con edificio exento de aseos para los viajeros, depósito de agua, muelle de carga de ganado, grúa dinámica, báscula y gálibo. Además, de nuevo fuera de los límites de la estación aparece el habitual grupo de viviendas auxiliares.

A pesar de que ya no se utilizan, la estación conserva todas las vías con las que fue proyectada y construida: a la vía general se le suman dos más de estacionamiento y una cuarta de apartadero que pasa delante tanto del muelle de carga para el ganado como del muelle cubierto. La gestión del tráfico de viajeros se resuelve de la manera habitual, situando un primer andén junto al edificio de viajeros y un segundo entre la vía general y una de las vías de estacionamiento.

Esta estación presenta una de las relaciones más complicadas con el municipio del que toma el nombre, pues la distancia que los separa supera los cuatro kilómetros. De hecho, la estación está más cerca de otra pequeña localidad, Losilla, perteneciente al municipio de Santa Eufemia del Barco

Estación de Losacio-San Martín

Tomando su nombre de los dos pueblos entre los que se ubica, encontramos la estación de Losacio-San Martín en el punto kilométrico 39,939. El edificio de viajeros de esta estación es uno de las que se encuentra en un peor estado de conservación, pudiendo considerarse que es poco más que una ruina. A mediados de la década de los 90, una tormenta eléctrica descargó un rayo sobre la cubierta del edificio, provocando un gran incendio que acabó con la misma y casi con el edificio en su totalidad.

A raíz de la denuncia pública mencionada en el apartado dedicado a la estación de Andavías, ADIF realizó un análisis del estado de conservación de las estaciones de este tramo, decidiendo que algunas, entre ellas esta, debía ser demolidas. Afortunadamente, gracias a la intervención de la Asociación Ferroviaria Zamorana, negociado tanto con los ayuntamientos implicados como con la Dirección de Patrimonio de ADIF, se ha conseguido paralizar este derribo, a esperas de encontrar a alguien que esté dispuesto a su alquiler y posterior recuperación.

La estación, además del hoy deteriorado edificio de viajeros, contaba con el habitual edificio exento de aseos para los viajeros, depósito de agua, muelles de carga tanto cubierto como descubierto, grúa dinámica, báscula y gálibo. Fuera de los límites marcados por la estación, de nuevo, nos encontramos un grupo de viviendas auxiliares.

A diferencia de las precedentes, esta estación cuenta con una vía de estacionamiento más, haciendo así un total de tres, a las que hay que sumar tanto la vía general como la de apartadero que daba acceso a los muelles de carga. Desafortunadamente, todas estas vías han sido ya retiradas, y actualmente solo queda la vía general.

Al igual que en la estación de Carbajales de Alba, la relación entre esta estación y los pueblos a los que da servicio también es complicada. Ubicada en un punto intermedio entre Losacio y San Martín de Tábara, la estación queda a más de cuatro kilómetros de cada uno de ellos, muy cercana a la carretera que los une, y claramente visible para los coches que circulan por ella.

Estación de Abejera

El siguiente punto kilométrico que requiere nuestra atención será el 50,747, donde se encuentra la estación de Abejera. Con una historia similar a la estación de Losacio-San Martín, el estado de conservación no solo del edificio de viajeros sino de todos los que componen la estación alertó a ADIF, que propuso su demolición en 2019, aunque al igual en el caso de la precedente, ahora mismo esta situación está paralizada.



“Bajocubierta” de la estación de Losacio-San Martín después de su incendio, provocado por un rayo (Imagen propia, 2021).

Se encuentra cerca del punto conocido por los vecinos del pueblo como Peña de la Corbacera, y una de las cosas que más llama la atención de esta estación es su ubicación con respecto al pueblo. A pesar de que el trazado de la línea discurre muy próximo al núcleo urbano del que toma el nombre, se decidió situar la estación sensiblemente lejos del mismo, aproximadamente a dos kilómetros. Esta situación dificultaba la relación entre la estación y los usuarios, por lo que en el año 1977 se decidió construir un apeadero en un punto mucho más cercano al casco urbano, dejando la estación original sin uso.

La estación contaba con el edificio de viajeros, los aseos exentos, el depósito de agua y un muelle de carga cubierto. Para acceder a él se disponía una vía de apartadero que, junto con las otras dos de estacionamiento y la general configuran el grupo de cuatro vías que componen esta estación. Para gestionar el acceso a estas vías, de nuevo, se disponen dos andenes con la disposición habitual: uno de ellos junto al edificio de viajeros y otro entre la vía general y una de las de estacionamiento.

Además, de nuevo, fuera de las limitaciones marcadas por la estación, aparece el grupo de viviendas auxiliares.

Estación de Sarracín de Aliste

De la estación de Sarracín, en el punto kilométrico 61,307 de la línea, lo primero que llama la atención es su inmejorable estado de conservación, muy por encima del resto de estaciones y solo comparable con la de Carbajales de Alba. Se ha mantenido una unidad estética en todo el conjunto muy similar a su original, y hasta hace relativamente poco tiempo contaba con factor de seguridad. Actualmente sigue funcionando como apartadero.

La relación entre la estación y el núcleo urbano al que da servicio también es una de las mejores que encontramos en la línea. La distancia que hay entre ellas es de tan solo 1,6 km., pero al igual que en el caso de Abejera sorprende esta ubicación, pues la línea pasa en otros puntos mucho más cerca del municipio. No obstante, el pueblo ha ido creciendo en esa dirección, llegando a aparecer hoy algunas viviendas muy próximas a la estación.

Contaba con cuatro vías de estacionamiento (aunque dos fueron retiradas en la intervención de 2010) y una de apartadero, además de la general; un edificio de viajeros de la primera tipología, el edificio exento de aseos, muelle de carga cubierto y descubierta (con gálibo, grúa dinámica y báscula de vagones) y depósito de agua. El acceso de viajeros a las vías se gestionaba mediante dos andenes, colocados de la manera habitual y ambos rehabilitados: uno junto al edificio de viajeros y el segundo entre la vía general y una de las de estacionamiento.



Antigua grúa dinámica de la estación de Sarracín de Aliste (Imagen propia, 2022).

Fuera de los límites de la estación nos encontramos con el habitual grupo de viviendas auxiliar que, a pesar de que en la actualidad no parecen estar habitados, se encuentran mucho más cuidados y en mejor estado que cualquiera de los vistos hasta ahora de la línea. En una de las dos viviendas, incluso, se puede apreciar desde el exterior que las ventanas han sido sustituidas por unas más modernas.

Estación de Pobladura-Las Torres

La próxima parada que nos encontramos se encuentra en el punto kilométrico 69,888. Se trata de la estación de Pobladura-Las Torres de Aliste, a más de cuatro kilómetros de Las Torres de Aliste, punto de obligado paso antes de llegar a Pobladura de Aliste. Su estado de conservación es similar al de las estaciones de Losacio-San Martín o la de Abejera, incluida también en el proyecto de demolición de ADIF de 2019, aunque de momento se encuentre paralizado. Sin embargo, durante la realización de este trabajo, esta estación sufrió las consecuencias del incendio forestal que asoló la Sierra de la Culebra en el mes de junio de 2022, provocando que la cubierta del edificio de viajeros se incendiara y se venciera sobre el forjado superior.

Siendo ya una de las estaciones que más lejos se encontraban de aquellas poblaciones de las que toma el nombre, en este caso su relación se complica debido a la orografía del terreno. La vía aprovecha una de las laderas de la Sierra de la Culebra para ir ascendiendo, por lo que a la distancia lineal entre la estación y los pueblos ahora se añade la diferencia de altura, lo que provoca que para llegar a la estación desde el núcleo de población haya que salvar una cuesta.

Además del edificio de viajeros con su correspondiente edificio de aseos auxiliar, la estación contaba con depósito de agua, muelle de carga cubierto, descubierto, grúa, gálibo y báscula. Para el acceso a los muelles de carga se disponía una vía de apartadero, mientras que para controlar el ascenso de los viajeros a los vagones se disponían dos de apartadero actualmente levantadas y la general.

En las inmediaciones de la estación nos encontramos de nuevo con el grupo de viviendas auxiliar. Como en muchos otros casos vistos en esta línea, el estado actual de este edificio se puede calificar de ruina.

Estación de San Pedro de las Herrerías

Avanzando por la sierra nos encontramos con la estación de San Pedro de las Herrerías, en el punto kilométrico 77,753. En activo hasta el año 2004, el edificio de viajeros actualmente se encuentra en un buen estado de conservación (a excepción de la marquesina, que se cayó) aunque sin uso, mientras que el muelle de carga



Detalle del remate de las chimeneas del edificio de viajeros de la estación de Pobladura-Las Torres (Imagen propia, 2022).

cubierto ha sido rehabilitado en el año 2019 para ser empleado como centro de recogida de carne de caza, según testimonio de los habitantes de la localidad.

La relación de este espacio con el núcleo de población al que daba servicio es bastante buena: al acceso rodado por carretera, de menos de kilómetro y medio de largo, se le suma un camino aún más corto que va a dar directamente al centro del pueblo.

Esta estación tiene bastantes aspectos que la hacen destacar en comparación a las demás. Por ejemplo, el edificio de viajeros, a pesar de mantener características que lo relacionan con el conjunto, como la cubierta de pizarra muy inclinada o las fachadas de sillarejo, es significativamente más sencillo que el resto de los de la línea, con una planta rectangular muy escueta y una sencilla marquesina para los viajeros.

A este edificio se le suman el de aseos, el muelle de carga ya mencionado y un muelle de ganado. El habitual depósito, que en otras estaciones se eleva sobre una estructura de hormigón armado, en este caso prescinde de ella. En su lugar se aprovecha el desnivel generado por la propia sierra para colocar directamente la cisterna, al otro lado de las vías.

Las vías, por su parte, forman un total de seis: a la general se le suman tres de cruce y dos de apartadero, todas de ellas conservadas en la actualidad. Atípicamente a como hemos visto en el resto de estaciones, una de estas vías de apartadero discurre por detrás del muelle de carga de ganado, llegando casi incluso hasta el andén del edificio de viajeros. Las viviendas cercanas, de haber existido, no aparecen en las inmediaciones de la estación.

Estación de Pedroso-Linarejos

En el punto kilométrico 88,432 nos encontramos con la estación de Pedroso-Linarejos. A medio camino entre Pedroso de la Carballeda y Linarejos, esta estación sigue funcionando como apartadero y, además, es la única de toda la línea (exceptuando la de Puebla de Sanabria) cuyo edificio de viajeros mantiene abierta todavía la sala de espera para los usuarios del ferrocarril. El resto del edificio está actualmente alquilado y habitado.

Se mantiene a una distancia similar de los pueblos a los que da servicio, poco más de kilómetro y medio, lo que la hace muy accesible para los habitantes de ambas localidades, que a menudo en otoño pasean hasta allí para recoger los frutos de los castaños que hay a su alrededor.

La estación se compone de un edificio de viajeros que presenta las características comunes al resto de los del tramo, un edificio anexo para los aseos, un muelle de carga tanto cubierto como descubierto (con los habituales báscula y



Anteriormente, espacio porticado cubierto del edificio de viajeros la estación de San Pedro de las Herrerías (Imagen propia, 2021).

gálibo) y un depósito de agua. Además de la vía general aparecen dos de estacionamiento y una cuarta hacia los muelles de carga de apartadero y a pesar de que actualmente se conservan todas, solo funciona la general. En los dos andenes, colocados en la disposición habitual, se llevó a cabo la intervención para elevar su cota medio metro.

Una vez fuera de los límites de la estación nos encontramos con el habitual grupo de viviendas auxiliar, en un estado de ruina total.

Estación de Robledo

Llegando al kilómetro 95,476, nos encontramos ante la penúltima estación antes de llegar a la que marca el final del tramo, la estación de Robledo de Sanabria. Muy cercana a la frontera con Portugal, este complejo presenta uno de los peores estados de conservación de toda la línea, a lo que hay que añadir el casi peor estado de las carreteras que es necesario tomar para llegar a él, viniendo desde cualquiera de las dos direcciones que hay para acceder al mismo.

Esta estación está ubicada en el término municipal de Robledo, pero para llegar al núcleo urbano es necesario desplazarse unos cuatro kilómetros por una serie de caminos y carreteras cuyo estado de conservación no favorece su relación con el núcleo urbano. Es, con diferencia, la más inaccesible de todas las estudiadas en este tramo.

Sin embargo, el edificio de viajeros es uno de los más elegantes de toda la línea. No responde a una tipología concreta y es de los más sencillos, con una planta en forma de L casi cuadrada de dos alturas y una única cubierta a dos aguas de lajas de pizarra. A pesar de presentar algunos rasgos comunes con el resto de edificios de la línea, como el empleo de la piedra como material para la ejecución de sus fachadas, las dimensiones de este edificio son sensiblemente inferiores a lo visto en el resto.

Para la configuración de la estación, al edificio de viajeros se unen los elementos que habitualmente encontramos en estos espacios: aseo independiente, muelle de carga cubierto y depósito de agua. En origen esta estación tuvo tres vías de estacionamiento y una de apartadero hacia el muelle de carga, pero actualmente solo queda la general, puesto que el resto fueron retiradas en la intervención ya mencionada en otros casos.

En las inmediaciones de la estación, además, encontramos el habitual grupo de viviendas auxiliares. En este caso, este edificio ha desaparecido casi en su totalidad, y los árboles y la maleza han ido adueñándose cada vez más del espacio a su alrededor, haciéndolo casi inapreciable.



Detalle del pilar de sillares de piedra del edificio de viajeros de la estación de Robledo (Imagen propia, 2022).

Estación de Puebla de Sanabria

Ubicada en el punto kilométrico 106,871, la estación de Puebla de Sanabria es donde finaliza el tramo que estamos estudiando. De un tamaño significativamente superior al del resto de las estaciones de la línea, estaba pensada para ser el final del tramo y, por lo tanto, marcar un hito. En la actualidad es la que tiene una actividad más fuerte, pues es también el final para la línea tal como funciona hoy, ya que la circulación por el tramo de Puebla de Sanabria a Ourense fue suprimida en junio de 2013.

La distancia entre la estación y el pueblo, de menos de un kilómetro y medio, es una de las menores que presenta esta línea. A esto se suma el hecho de que el pueblo, en su tímido crecimiento, ha ido avanzando en la dirección donde se encuentra la estación, ayudando así a acercarla un poco más a su núcleo urbano.

Lo primero que vemos cuando llegamos a la estación es su edificio de viajeros. Su imagen, de inspiración palaciega, recoge algunos elementos tradicionales de la arquitectura de su entorno. Con unas fachadas de enormes sillares de piedra sin desbastar y unas cubiertas de pizarra negra muy pronunciadas, este edificio transmite una imagen de pesadez. En ello colabora también la proporción que percibimos cuando nos acercamos a ella entre la superficie de fachada y la de cubierta, siendo la segunda significativamente mayor. Esto sumado a algunos detalles, como los potentes contrafuertes que nos encontramos en las esquinas del edificio, acaba configurando un edificio muy imponente.

A este edificio se suman aquellos que hemos ido viendo en anteriores ejemplos de la línea: aseos en un edificio anexo, muelle de carga -cubierto, descubierto y de ganado-, depósito de agua y dos andenes; pero también, dada la importancia de la estación, se incorpora un puente giratorio y una pequeña cochera para locomotoras, aunque actualmente no funcionan.

Además de la vía general, esta estación contaba cinco vías de estacionamiento y siete de apartadero, de las cuales tres iban a dar al puente giratorio (dos desde el lado de Zamora y una desde Ourense). El conjunto de la playa de vías se configura formado una curva orientando su lado convexo hacia el edificio de viajeros.

El carácter solitario del grupo de viviendas que en otras estaciones hemos visto, generalmente abandonado y en ruinas, en esta estación aparece multiplicado por tres, justo en frente de la estación. Además, todas ellas están habitadas y aparecen en un buen estado de conservación, hecho insólito en comparación a lo visto en las situaciones anteriores.



Detalle de la fachada y el reloj del edificio de viajeros de la estación de Puebla de Sanabria (Imagen propia, 2022).

Otros elementos auxiliares

Continuando con el desarrollo mencionado en la introducción de este punto, pasaremos ahora a mencionar aquellas instalaciones que, sin formar parte estricta de las estaciones objeto de estudio de este trabajo, son importantes para el funcionamiento de la línea.

Apeaderos

Como hemos mencionado anteriormente, entendemos como apeaderos aquellas instalaciones que, sin tomar parte de la gestión de la circulación a lo largo de la línea como lo haría una estación, pues no tienen una función técnica en el funcionamiento de un ferrocarril, permiten la bajada y subida de los posibles viajeros. Aunque en el proyecto de la línea original no aparecía ninguna edificación dedicada a esta actividad, con el transcurso de los años son varios los que se han ido incorporando al desarrollo de la misma, así como las estaciones que han comenzado a funcionar como tal.

A medida que los avances técnicos de los ferrocarriles han permitido una separación cada vez mayor entre las estaciones y la evidencia de que la masa de potenciales usuarios era inferior a aquella para la que parecían estar pensadas y diseñadas esas estaciones, comienza la aparición de estas instalaciones. Mucho más pequeños y fáciles de hacer funcionar, suponen una alternativa económica para poder mantener la línea en funcionamiento.

Es este el caso de los apeaderos de Manzanal-Santa Eufemia (km. 24,100), Ferrerueta (km. 45,260) y Cabañas de Aliste (km. 64,818), inaugurados ambos en 1962, cinco años después de la inauguración de la línea al completo y diez del tramo que nos atañe. Estas sencillas construcciones se componían de una reducida caseta pensada para dispensar los billetes de los viajeros y una marquesina bajo la que poder refugiarse, complementada con un banco de fábrica.

Estéticamente, mantienen relación con el resto de edificios de viajeros de la línea, pues su cubiertas inclinadas de pizarra y sus muros de sillería recrean en cierta medida el estilo palaciego que venimos observando, aunque con una escala significativamente menor. Además, no aparecen equipadas con ninguno de los elementos característicos que componen las estaciones, y tan solo presentan la vía general.

Sin embargo, en otros casos, la aparición de estos apeaderos ha aparecido promovida por otros motivos. Al encontrarse las estaciones tan alejadas, en la mayoría de los casos, de los núcleos urbanos, la relación entre ellos se dificulta y la solución ha consistido en acercar la parada del ferrocarril al municipio al que debería



Detalle del remate de la cubierta del apeadero de Ferrerueta (Imagen propia, 2022).

dar servicio, dado que los nuevos modos de tracción no necesitan tantas paradas intermedias.

En esta categoría de apeadero encontramos el que da servicio al pueblo de Abejera (km. 52,150). Inaugurado en septiembre de 1977 con la colaboración de la Caja de Ahorros de Zamora, este espacio se ubica en el punto donde más se acercaba el trazado del ferrocarril al núcleo urbano. Se compone por una plataforma y una sencilla marquesina que tan solo cubre un par de bancos, haciendo las veces de punto de recibimiento y de despedida para aquellos que decidan tomar el ferrocarril en el pueblo de Abejera, ahorrándoles el desplazamiento a la antigua estación, a menos de 1'5 kilómetros.

A diferencia del tipo visto en Ferrerueta o Cabañas, este espacio se aleja del estilo empleado en el resto de equipamientos de la vía y no cuenta con casilla para la dispensa de billetes, lo que hace su mantenimiento aún más sencillo.

Casillas

Generalmente, la definición de casilla atiende a una pequeña edificación residencial vinculada a un paso a nivel donde una persona -generalmente una mujer- controlaba el paso de los vehículos mediante la bajada o subida de las barreras en función del paso del ferrocarril. Sin embargo, esta línea no cuenta con pasos a nivel, pues el cruce entre carreteras y vías se resuelve mediante pontones, por lo que lo que aquí definimos como casillas atiende a otras necesidades.

Entendemos aquí por casillas aquellas edificaciones que, ejecutadas previamente a la construcción de la línea, estaban pensadas para dar un servicio mientras esta se llevaba a cabo. Este servicio sería, en algunos casos, el almacenamiento de materiales y maquinarias necesarias para la configuración de la línea, mientras que en otros casos buscaría poder dar cobijo a los operarios que vinieran a trabajar en la realización de la misma.

En total, a lo largo de la línea nos encontramos con diecisiete de estas casillas, normalmente vinculadas a cruces entre la vía y una carretera -aunque a distinto nivel, por lo que no se precisan barreras-. Destacan algunas especialmente, entre ellas la casilla de Andavías, compuesta de un edificio de planta rectangular al que se anexiona un espacio exterior, en un origen pensado para el almacenaje de materiales. Este edificio, construido en ladrillo enfoscado con mortero de cemento, excesivamente sobredimensionado para la función que debía cumplir, se compone de dos plantas. Destacan de él algunos detalles, como el ligero éntasis apreciable en sus dos columnas, o el detallado recocado a base de mortero apreciable tanto en los dinteles y jambas de los huecos como en el zócalo.

La construcción de estas edificaciones supone un argumento más a favor de lo que comenzamos a defender en el primer punto de este trabajo: el diseño de estas casillas supone un indicio material de que realmente esta línea no se construyó pensando en la función que iban a ofrecer al territorio, sino en la imagen que el régimen de Franco quería ofrecer a la nación. Demasiado espectaculares para la función inevitablemente temporal que debían cumplir, su configuración material no responde a la necesidad de su construcción sino, de nuevo, al potencial que vieron en ellas de transmitir una imagen determinada.

Viaductos

La construcción de esta línea supuso todo un reto para los ingenieros de la época. A pesar de que la orografía se complicaba sensiblemente más en el segundo tramo, el primero también cuenta con viaductos, entendidos como estructuras construidas para salvar depresiones en el terreno, de marcada importancia en la historia de la evolución de las infraestructuras ferroviarias tanto en España como en Europa.

Empezaremos hablando aquí del viaducto de Martín Gil o, como se llamó en un principio, el viaducto del Esla. Esta infraestructura, que salva el embalse de Ricobayo, entre las estaciones de Andavías y Carbajales de Alba, y que tomaba el nombre del río que lo llenaba, ostentó durante muchos años un récord mundial. Para la construcción de esta obra se decidió encargar un proyecto específico, independiente al del conjunto de la línea y, tras varias propuestas desechadas, el proyecto finamente ejecutado será el desarrollado por los ingenieros Francisco Martín Gil (Segovia, 1896 - Madrid, 1933) y compañeros. Lo que más llama la atención de él es su gran arco central, de luz superior a los 200 metros, que durante muchos años ostentó el título de ser el arco construido en hormigón armado más grande del mundo, empleado para salvar la mayor parte del ancho de embalse. Sobre él se disponen pilastras y a sus lados arcos de medio punto, de luces variables sensiblemente menores, que colaboran a formar la plataforma sobre la que discurre la vía, en un único tramo recto.

Además de este nos encontramos otros dos viaductos en la línea, construidos de manera parecida y con menor complejidad. Estos serían el viaducto del Vertillo entre la estación de Losacio-San Martín y la de Abejera y el viaducto de Truchas, entre las estaciones de Robledo y de Puebla de Sanabria. Se resuelven de empleando los mismos sistemas: arcos de medio punto sobre pilas de anchos variables, decreciendo desde su arranque en el terreno hasta la plataforma de paso del ferrocarril.

Detalle del viaducto del Vertillo desde la carretera (Imagen propia, 2022).



Todos los viaductos de esta línea se ejecutaron con un ancho pensando para una vía doble, como estaba planeado en el proyecto original. Sin embargo, como ya sabemos, esta segunda vía nunca llegó a construirse, y actualmente funcionan en una vía única.

Túneles

A pesar de que el túnel por excelencia de esta línea es el túnel de Padornelo, en el término municipal zamorano de Lubián, que pertenece al segundo trozo, y con un total de 2.491 metros de longitud, el más largo en servicio ferroviario convencional de España, a lo largo de este primer tramo también encontramos algunos ejemplos interesantes. A medida que la línea se va acercando hacia el noroeste de la provincia, crece la necesidad de llevar a cabo este tipo de infraestructuras debido a la complicación que adquiere el terreno.

Por ejemplo, llama la atención que tan solo para resolver el trayecto entre la estación de Robledo y la de Puebla de Sanabria será necesario emplear un total de tres túneles: el túnel de Siete Marras, el túnel de Ungilde y el túnel de Puebla. Será necesario llevar a cabo un total de 723,5 metros enterrados para atravesar con las vías una distancia no superior a los 11 kilómetros (sumando además el empleo del viaducto mencionado en el apartado anterior, el viaducto de Truchas, que también se encuentra en este espacio). También nos encontramos en Abejera con el túnel más largo de la línea, llamado igual que el pueblo en el que se encuentra, con 427,83 metros. De este túnel, ejecutado en curva, destacar el sistema constructivo empleado: mientras que sus laterales se construyen con sillares de piedra sin labrar, sobre estos se dispone una bóveda ejecutada en ladrillo.

La necesidad del empleo de estas infraestructuras evidencia lo complicado del terreno a atravesar, como ya se preveía desde las primeras propuestas de la construcción de este ferrocarril, y que de este punto en adelante se complicaría aún más. Además, al igual que los viaductos, estos túneles se construyeron pensando en que la línea llegara a funcionar en vía doble, algo que nunca llegó a pasar.

Conclusiones

Una vez analizada la configuración física de las estaciones, así como su relación con los pueblos a los que en teoría deberían dar servicios encontramos más argumentos que confirman lo que se comenzó a defender en el estudio en la primera entrada de este trabajo. Sumados a la lógica del contexto histórico y a las publicaciones escritas de la época, esta línea no se construyó ni pensando en sus usuarios ni buscando articular el territorio que atravesaba, sino como una imagen de poder del régimen.

A menudo, cuando nos encontramos con una línea que debe atravesar un territorio mayoritariamente rural, como los núcleos de población son tan pequeños se disponen las estaciones entre dos o más de ellos, de forma que, aunque no estén inmediatamente próximos a alguno de ellos, puedan dar un servicio apropiado a ambos, aumentando así su tráfico probable (Lalana, Santos-Ganges y Lalana-Encinas, 2021). Esta es la estrategia que encontramos, por ejemplo, en la estación de Losacio-San Martín o en el apartadero de Santa Eufemia-Manzanal, donde el punto de subida y bajada de los viajeros se dispone en un lugar más o menos equidistante a ambos pueblos.

Sin embargo, no entrarían en esta lógica, por ejemplo, las estaciones de Sarracín de Aliste o de Abejera, donde se colocan las estaciones cerca de los núcleos urbanos de los términos municipales a lo que pertenecen, pero a una distancia suficiente como para dificultar la relación entre ambos. Conociendo la dispersión poblacional que existe en este territorio, podría parecer un intento por acercar la estación a otros núcleos cercanos, pero la nueva distancia generada con los núcleos de los que toman los nombres en comparación a la que queda con los núcleos a los que podría estar acercándose es nimia, y genera más problemas de los que soluciona⁷.

Teniendo en cuenta que el emplazamiento de estas estaciones era un asunto fundamental para el correcto funcionamiento del ferrocarril, parece que la elección de sus ubicaciones respondió más a criterios directamente relacionados con la propia lógica de la actividad ferroviaria que con las características de su entorno territorial, sin olvidar la posible existencia de otros aspectos como los económicos (qué terrenos son más los asequibles) o los topográficos (que terrenos son los más planos). A pesar de que no podemos saberlo con exactitud, lo que sí podemos afirmar a partir de la configuración material de la línea y sus elementos es que realmente la intención de articular correctamente el territorio atravesado por su línea de ferrocarril nunca fue una de las prioridades.

La línea entera se proyecta con unas dimensiones que no se correspondían con el territorio que atravesaban; está claramente sobredimensionada en relación tanto con su topografía como con su densidad de población. Partiendo del hecho de plantear una línea con vía doble -teniendo en cuenta todo lo que eso conllevaba-, así como el diseño mismo tanto de las estaciones -demasiado espectaculares para el uso que iban a tener- como de su relación con los pueblos -priorizando la rectitud de la línea frente al acercamiento a los municipios- todo indica que importaba más la

⁷ Por ejemplo, en el caso de Abejera, el siguiente núcleo de población más cercano a la estación es Sesnández de Tábara que, al encontrarse al otro lado de la vía, ve sus recorridos ampliados por la selección de ese punto para la estación, pues debe cruzar por un paso elevado y el más cercano está en la propia Abejera.

imagen que esta línea iba a ofrecer a cómo iba a funcionar realmente. Incluso las casillas, unos edificios que por su propia razón de ser solo iba a tener un uso temporal muy concreto, se configuran con una forma que excede en gran medida a su función.

Si se hubiera pensado esta línea teniendo en cuenta el territorio que iba a atravesar su configuración sería probablemente distinta: se hubiese planteado con una única vía, las estaciones serían mucho más pequeñas, estarían más cerca de los municipios -en la medida de lo posible, ya que muchas veces era factible si n tener que perjudicar la relación entre Madrid y Galicia-... Una vez más, en esta línea hay que buscar factores externos (la imagen que ofrece de la institución que ha conseguido terminarla) para comprender su configuración.

Anexo III: Fichas de análisis

Como complemento al análisis desarrollado en este apartado se ha elaborado una serie de fichas para cada una de las estaciones y apeaderos que componen la línea. Debido a la diferencia que existe entre las estaciones y los apeaderos, se ha decidido elaborar dos modelos de ficha distintos, el primero más complejo y el segundo una versión simplificada.

Con estas fichas se pretende completar la información gráfica y persiguen, por un lado, identificar los elementos que componen cada una de las estaciones, su estado de conservación y la distribución en el conjunto de la estación, así como ofrecer una pequeña comparativa con respecto a cómo eran en su estado original. Por otro, se busca ofrecer un análisis de la relación que mantienen con los municipios más cercanos.

Las plantas de las estaciones fueron elaboradas por Pedro Pintado Quintana, y las imágenes de los estados originales pertenecen al Archivo Histórico Ferroviario. Las fotografías de los elementos de la línea son, en su mayoría, de autoría propia, aunque en los casos donde no ha sido posible obtener así las imágenes (como las estaciones ya demolidas), pertenecen al Grupo Tren Zamora o a la Asociación Ferroviaria Zamorana.

El ferrocarril como herramienta social (o ¿qué podríamos ver?)

Reflexiones previas

Llegados a este punto, y analizadas tanto la forma física de las estaciones que componen la línea (*¿qué vemos?*) como el contexto histórico que la llevó a ser tal y como la conocemos ahora, con sus condicionantes y particularidades (*¿por qué vemos lo que vemos?*), aparece la pregunta de qué hacer para volver a darles un uso a estos espacios, cómo poder volver a hacerlos funcionar.

A la hora de intervenir en los elementos del patrimonio ferroviario hay que tener en cuenta diversos puntos. Para ello, utilizaremos como ejemplo de referencia la línea de Višegrad-Užice, en concreto el tramo que une la estación de Mokra Gora con Šargan-Vitasi. Este tramo ferroviario serbio, conocido comercialmente por la forma de su trazado como el ocho de Šargan, fue una rehabilitación atípica llevada a cabo en 2003, buscando recuperar una conexión históricamente dedicada al comercio entre Belgrado y Sarajevo a modo de recurso turístico.

En este caso, una de las características que la hace merecedora de su consideración como patrimonio industrial fue su propio trazado, de sinuosas curvas precisas para resolver el acceso al valle del Mokra Gora. Sin embargo, es importante saber que esta consideración también puede venir derivada de la línea (como elemento donde se aglutina una sucesión de obras e infraestructura capaces de hacerla funcionar) o bien por los elementos que la constituyen, ya sea por su significado, su conceptualización o su propia ejecución. (Lalana y Santos, 2016)

Lo segundo que se debe tener en cuenta es que esta línea es ahora mismo una reconstrucción íntegramente pensada y desarrollada para su explotación turística. Sin embargo, a pesar de que las prácticas empleadas no entrarían del rigor histórico que debería tener una reconstrucción de este estilo, esta intervención ha permitido que se impulse la recuperación de otros sectores de la línea, así como que se revalorice de forma significativa el patrimonio natural que lo rodea, llegando incluso a declararse Patrimonio Mundial el parque donde se encuentra el valle de Mokra Gora.

Esta intervención pone de manifiesto el segundo tema que nos interesa conocer antes de proponer una intervención para nuestra línea de ferrocarril de estudio. Este ejemplo sugiere que, a pesar de que el rigor histórico no estuvo totalmente presente en la reconstrucción de este ferrocarril, su acondicionamiento supuso un impulso para el desarrollo de la zona donde se encontraba, dejándonos con la duda de cuáles son entonces las buenas prácticas en la rehabilitación de una línea de este estilo: si el objetivo era impulsar el desarrollo en una zona deprimida,

no podemos sino catalogar esta intervención como un éxito (Lalana, Ruiz y Rodríguez, 2021)

Actualmente, nos encontramos en un punto donde la sociedad, de forma generalizada, parece estar empezando a tomar conciencia de la situación a la que se está viendo abocado el mundo rural. Son muchas las manifestaciones y las iniciativas populares que, bajo el lema de la *España Vacía*, están tratando de dar voz a una situación que cada vez parece volverse más irreversible.

Sin embargo, por otra parte, son pocas las soluciones realmente factibles que se le están dando a los habitantes de las zonas de nuestro país más despobladas. Una parte importante de los servicios básicos, como la sanidad o la educación, fundamentales donde quieras formalizar tu residencia, se están desmantelando poco a poco, dejando a los habitantes de estas zonas cada vez más desprotegidos. Pero, además de esto, entra en juego la reducida posibilidad de encontrar un trabajo.

Si echamos un vistazo tanto a las intervenciones de obra nueva como a las rehabilitaciones de equipamientos que precisaban de una intervención para volver a funcionar, aquellas más aclamadas y que parece que mejores resultados parecen ofrecer tienen su base sobre el aprovechamiento de un mismo sector económico: el turístico.

Casas rurales, hoteles o incluso albergues para la celebración de campamentos infantiles; parece que el sector terciario, y sobre todo el turístico y el hostelero, tuviera la llave para el nuevo desarrollo de la tan maltratada economía de las zonas rurales. Sin embargo, a pesar de ser un sector que indudablemente ha supuesto la generación de muchísimos puestos de trabajo, sobre todo en las zonas más turísticas de nuestro país en el último siglo, la inestabilidad que lleva asociada no parece hacer de él el sector más indicado para este objetivo.

Su indudable carácter estacional -mucho más solicitado en verano, ya que se ve muy afectado por el clima y los fenómenos meteorológicos-, su dependencia a las posibles fluctuaciones en los gustos de los usuarios -ahora mismo parece estar de moda el turismo rural pero ¿qué pasará cuando deje de estarlo?- y su alta sensibilidad a los sucesos externos -sigue reciente el impacto que para el sector hostelero han supuesto las restricciones a la movilidad y los confinamientos debidos al COVID-19- son algunos de los problemas asociados a fundamentar el desarrollo económico entorno a este único sector.

Pero, señalando esto, no podemos decir tampoco que no presente algunos puntos a su favor. El turismo, bien empleado y sin buscar el mayor aprovechamiento económico posible como fin único, a expensas del territorio en el que se encuentra,

puede servir como una herramienta muy poderosa para atraer gente y dar a conocer enclaves concretos.

El ejemplo más cercano de este tipo de intervención que tenemos podría ser el Proyecto Estaciones⁸. Este proyecto, llevado a cabo en la continuación en territorio gallego de esta misma línea que estamos estudiando, parte de una situación muy similar a la que encontramos en nuestro tramo. Cuando, tras el cierre de la línea que unía Puebla de Sanabria con Ourense, las estaciones de este tramo quedaron sin ningún tipo de uso, el Instituto Ourense de Desenvolvemento Económico (INORDE), en colaboración con ADIF y empleando fondos europeos, llevó a cabo un proyecto de rehabilitación de las mismas. Bajo el lema "Explora Ourense", esta propuesta busca reutilizar estos espacios a modo de casas rural, tratando además de dar a conocer el entorno natural de esta provincia. De esta manera, se ha logrado devolver el uso a unos edificios que, de otra manera, estarían completamente inutilizados.

A pesar de su situación actual, la maltrecha economía rural ha seguido buscando sus propias vías de sustento. Aunque no son abundantes, en algunos municipios han comenzado a aparecer distintas iniciativas locales que buscaban fomentar el desarrollo de actividades económicas tradicionales de las zonas. Estas iniciativas deben afrontar múltiples dificultades a la hora de llevar a cabo su actividad: falta de financiación, necesidad de espacios donde desarrollar sus labores, poca promoción de su trabajo, dificultades para mover sus productos...

A pesar de que muchos de ellos han encontrado una solución, al menos parcial, a algunos de sus problemas gracias al empleo de las nuevas tecnologías -por ejemplo, la promoción a través de las redes sociales les ha ayudado a darse a conocer- lo que más necesitarían son espacios donde poder realizar sus actividades y, que en la medida de lo posible, los mantuviera en contacto tanto con sus potenciales clientes como con el pueblo del que son residentes.

Un ejemplo de este tipo de intervenciones podría ser Tiedra de Lavanda, un centro de interpretación de la lavanda ubicado en el municipio vallisoletano de Tiedra. Este centro comenzó en un principio funcionando como un campo de lavanda de aproximadamente cinco hectáreas de las que poder extraer sus esencias para realizar perfumes y fragancias. Estas hectáreas, ubicadas muy cerca de la carretera de acceso al municipio donde se encuentran, les dieron la exposición necesaria para que los conductores comenzaran a interesarse por los mantos violetas que cubrían ese espacio en la época de floración de las plantas.

⁸ <http://inorde.com/gl/proyectos-estaciones-vivas/> y <http://www.afzamorana.es/recursos/inorde.pdf>

Viendo sus propietarios un campo a explotar en el interés que sus cultivos generaban en la gente que pasaba cerca, decidieron completar su pequeña explotación con exposiciones sobre la lavanda, los tipos que hay, su papel en la sociedad... además de distintos talleres llevados a cabo sobre el mismo tema. Esto les permitió ampliar su espacio de cultivo hasta las 200 hectáreas, sin perder en ningún momento su *esencia*: la explotación de las lavandas para generar perfumes, jabones, aceites... no solo de venta a los visitantes sino de exportación nacional (García Marbán, 2021).

Tener en cuenta todas estas referencias nos ha ayudado a plantear un posible abanico de opciones que se presentan como futuro para nuestras estaciones. Todos estos ejemplos e ideas previas suponen la base sobre la que se apoyará la propuesta de intervención.

Propuesta de intervención: La línea como *Centro de Interpretación Global*

Durante años, las estaciones que componen esta línea han sido víctimas de un abandono generalizado. Ninguna de las iniciativas para volver a intentar reactivar o renovar su uso han podido llevarse adelante, a pesar de que han sido varios los proyectos que lo han planteado⁹. Esta situación resulta perfectamente asimilable a la que sufre el territorio atravesado por esta línea, que cada vez ve más acrecentada su pérdida de población, así como recortados sus servicios básicos. Por ello mismo, esta propuesta tiene como *leitmotiv* el revertir esta situación, buscando rescatar del abandono tanto a las propias estaciones como a los municipios cercanos.

Buscando luchar contra las ideas que ningunean este espacio, se propone la rehabilitación de estas estaciones con usos directamente relacionados con la actividad económica o la cultura propias de esta zona. Esto implica seleccionar labores y actividades, a ser posible productivas, pertenecientes a la tradición de estas comarcas o que favorezcan la conservación de su patrimonio aprovechando el ferrocarril, su línea y sus estaciones una imagen de marca.

La propuesta de llevar a cabo este tipo de actividades en las estaciones también responde a un intento de acercar estos espacios -a nivel metafórico- a los vecinos de los pueblos a los que en su día dieron servicio. La distancia temporal entre la construcción de algunas de estas estaciones y el momento en que finalmente entraron en funcionamiento, al igual que la distancia física, erosionaron la relación de los vecinos con estos complejos. Sumado al tiempo que llevan sin funcionar adecuadamente, en muchos casos se ha perdido todo sentimiento de

⁹ Por ejemplo, algunas de estas estaciones fueron estudiadas por el profesor Luís Aliste Santos para ser acondicionadas a fin de formar parte del proyecto "Escuelas viajeras", proyecto que no salió adelante. (Asociación Ferroviaria Zamorana, 2022)

propiedad que podrían haber tenido hacia estas instalaciones, lo que ha llevado en ocasiones a su vandalización. Este proyecto también busca devolver este sentimiento de pertenencia a los habitantes de los municipios donde se ubican estas estaciones, mejorando su relación mutua.

A modo de fase inicial se han seleccionado cuatro estaciones para ser rehabilitadas, preparando cada una de ellas para un uso diverso, aunque es importante dejar claro que este proyecto se plantea como escalable, lo que quiere decir que, aunque se comience por un número concreto de estaciones, los objetivos desarrollados en los apartados siguientes, así como muchas de las líneas de actuación, se pueden extrapolar perfectamente a cualquiera de las que componen la línea. La selección de estas cuatro primeras estaciones responde a tres motivos principales: su imagen, su ubicación y su estado de conservación.

Las seleccionadas para esta "primera fase" han sido las de Carbajales de Alba, Losacio - San Martín, Sarracín y Las Torres - Pobladura. Como se explicó en su estudio, los edificios de viajeros de estas cuatro estaciones están contruidos empleando exactamente el mismo tipo en todas, lo que nos da el primer motivo para escogerlas como las iniciales en esta intervención. La impresión que puede generar ver cuatro edificios de esas dimensiones exactamente iguales nos ayudará a reforzar la idea de conjunto que pretende transmitir este plan, algo muy favorable a la hora de darlo a conocer en las fases más próximas a su nacimiento.

La segunda justificación a esta selección responde a motivos geográficos: estas cuatro estaciones están casi seguidas -solo se interpone la estación de Abejera, entre las de Losacio - San Martín y Sarracín- y en una ubicación más o menos central al conjunto del tramo. Su posición en la línea y la cercanía entre ellas permite el planteamiento de unas conexiones iniciales más sencillas, tanto entre ellas como con el principio y el final de la línea, algo muy favorable, de nuevo, para fomentar la idea de conjunto tanto entre los futuros usuarios como entre los vecinos.

El motivo final que justifica esta primera fase versaría sobre el estado de conservación de estas estaciones: a pesar de que la de Sarracín y la de Carbajales presentan un muy buen estado de conservación no puede decirse lo mismo de las otras dos. Tanto la estación de Losacio - San Martín como la de Las Torres - Pobladura llevan en proyecto de demolición desde 2019 -situación actualmente paralizada-, lo que urge una propuesta de rehabilitación inminente para ellas, o correrán la misma suerte que las estaciones de Andavías y La Hiniesta.

Los usos que se proponen para cada una de ellas son los siguientes:

- Estación de Carbajales de Alba como "Centro de interpretación de las aves".
- Estación de Losacio - San Martín como "Centro de interpretación de los polinizadores".

- Estación de Sarracín como "Centro de interpretación de las especies micológicas".
- Estación de Las Torres - Pobladura como "Centro de interpretación de las mascaradas de invierno".

La selección de estos temas, explicados con mayor detalle más adelante como líneas de actuación concretas, responde a un estudio de las actividades históricamente realizadas en estos municipios así como del patrimonio natural (flora y fauna) que existe en sus inmediaciones.

Todos estos centros tendrán dos objetivos fundamentales: conservar la riqueza natural y cultural del entorno donde se ubican y, a la vez, darlo a conocer y distribuirlo con el apoyo de la línea ferrea. En este segundo objetivo, además, tendrá un papel importante la comercialización con los productos elaborados en estos centros, pues la idea fundamental no será que dependan de la actividad turística que pueda generar el interés que despierten, sino de la actividad productiva que se pueda llevar a cabo en ellos con los conceptos allí trabajados.

Siendo conscientes del difícilmente evitable carácter estacional de todas aquellas actividades relacionadas con el sector turístico, dedicar una parte importante de los centros a la elaboración de productos para su exportación regional responde a la necesidad de subsanar algo que, a pesar de los posibles argumentos negativos en su contra, creemos que la situación actual no permite rechazar. De esta manera se busca asegurar el funcionamiento continuado de estos centros de una forma más estable a lo largo del año, intentando paliar mediante la producción el déficit que se generará en las temporadas donde las visitas bajen.

Sin olvidarnos de que estas estaciones deben, sobre todas las cosas, servir de utilidad a los habitantes de los municipios donde se encuentran, generando una actividad económica en la zona, se busca que sirvan también como herramienta para la conservación del patrimonio que presentan estas comarcas, un derecho que históricamente no han tenido.

Objetivos

Teniendo en cuenta todo lo anterior, tanto las referencias de intervenciones similares como la propia historia de la línea, se han desarrollado una serie de objetivos que la propuesta de intervención buscará cumplir mediante la ejecución de las líneas de actuación -desarrolladas en el apartado siguiente-, estudiando tanto las necesidades de la línea y sus estaciones como las del territorio atravesado por la misma. El orden establecido para estos objetivos ha sido desarrollado en función de las necesidades que se ha considerado prioritario subsanar, pero todos mantienen importancia en el desarrollo del plan.

- Activación de la economía rural.

El éxodo rural derivado de la industrialización tanto de las labores agrícolas como ganaderas supuso que mucha gente perdiera sus trabajos, viéndose obligada a emigrar a las grandes ciudades. En la mayoría de los casos, si la gente hubiera tenido la opción de encontrar un modo de ganarse la vida en los núcleos urbanos no hubiera abandonado sus lugares de nacimiento. Ofrecerles la posibilidad de escoger, dándoles opciones y no empujándolos inexorablemente a la vida urbana, mejoraría en muchos casos la dinámica de pérdida de población que sufre este territorio. Además, aumentar las oportunidades de encontrar un trabajo digno podría llegar a hacer que personas descontentas con el modo de vida de las grandes ciudades decidieran plantearse la posibilidad de trasladar su residencia a alguno de estos pueblos.

Considerando la escasez de ofertas laborales que hay en los núcleos más pequeños como uno de los principales factores que han provocado la situación en la que nos encontramos actualmente -sumado a la escasez y a la baja calidad de algunos servicios esenciales, como la educación o la salud- el principal objetivo que debemos conseguir es el aumento de la actividad económica. Sin embargo, este aumento no puede ser a expensas de proporcionar puestos de trabajo precarios ni de escasa continuidad temporal.

Se debe favorecer el desarrollo de aquellas actividades más estables, en la medida de lo posible vinculadas a los sectores primario o secundario y, siempre que el contexto lo permita, que por motivos históricos y/o culturales esté vinculado al territorio en el que se va a llevar a cabo la propuesta. Se intentarán evitar, de igual manera, aquellas que presenten un marcado carácter temporal, donde su estacionalidad suponga una parada casi insalvable de la actividad económica o cuyo uso principal sea genérico y no tenga ningún tipo de relación con el lugar donde se ubica.

- Recuperación del patrimonio ferroviario.

El paso del tiempo ha afectado muy negativamente a unas instalaciones de una calidad arquitectónica e industrial muy valiosa. El abandono y el rechazo al que se han visto sometidas ha provocado el avance de este envejecimiento, en algunos casos de forma abrupta e imparable. Además, en algunos de los casos donde sí se ha puesto la intención de conservar estas instalaciones, se ha hecho una criba con los elementos que componen el complejo y se ha optado por mantener solo ciertos edificios de las mismas, dejando otros atrás.

Es por eso que este objetivo pretende conseguir que se entienda el conjunto de la estación ferroviaria como un todo, y que por tanto se trabaje en la conservación y la rehabilitación de todos los elementos que componen la línea. Siendo

conscientes de que estas estaciones ya no van a recuperar el uso para el que en un principio fueron proyectadas, pues los avances tecnológicos han hecho que sean prescindibles para el funcionamiento normal de un ferrocarril, no será necesario que estas intervenciones vayan de la mano con los usos que cada uno de los elementos tuvieron en su origen; bastará simplemente con que se perciba la idea de conjunto y se proponga trabajar con todos los elementos.

- Puesta en valor del entorno.

Históricamente, en el imaginario colectivo siempre se ha pensado que en este espacio, tanto el territorio directamente atravesado por esta línea de ferrocarril como en sus alrededores, no había "nada". Siempre ha tenido un bajo volumen de población, organizada en pequeños y dispersos núcleos, y tanto la actividad económica como su producción no han alcanzado niveles nunca demasiado altos. Desde una óptica estrictamente económica, este espacio nunca ha sido rentable. Esta idea ha ido penetrando en la sociedad y las ideas de "allí no hay nada" y "eso no merece la pena" se han ido fijando, provocando en muchas ocasiones una falta total de inversión, tanto pública como privada.

Sin embargo, este territorio es muy rico en múltiples aspectos tanto etnográficos (la cultura y la tradición cuentan con aspectos únicos y muy arraigados en los habitantes) como naturales (la fauna y la flora, así como la propia orografía del territorio, presentan características que merece la pena conservar y promover) que deberían ser puestos en valor. El merecer o no ser puesto en valor no responde a criterios económicos: el patrimonio tanto material como inmaterial con el que cuenta este territorio merece el derecho a ser conservado. Esta propuesta busca, por tanto, revertir el desinterés que la sociedad de forma generalizada siente hacia este entorno.

Líneas de actuación

Teniendo estos objetivos en mente, devolvemos la mirada ahora a nuestras estaciones. Como ya sabemos gracias al análisis realizado con anterioridad, ofrecen algunas características que, con un adecuado tratamiento, bien podrían convertirse en una cualidad favorable para el logro de nuestros objetivos, pero que corren el riesgo de convertirse en una desventaja si no se trabajan bien.

Por un lado, presentan unos espacios muy amplios, considerando no solo los contenidos en el edificio de viajeros sino también los anexos a este, como las residencias externas o la nave cubierta del muelle de carga. Tratar todos los elementos de la estación nos ofrecerá un amplio espacio de trabajo, mientras que ignorar o abandonar algunos de ellos -una solución que puede parecer adecuada si

atendemos solo a los motivos puramente económicos- podría desdibujar e incluso deteriorar la imagen del conjunto.

Por otra parte, mantienen complejas relaciones con los núcleos urbanos a los que dan servicio, y aunque la separación entre ellos sea diferente en cada una de las estaciones, por norma suelen estar a una distancia media que más que una distancia física relevante, implica una ruptura con el sentido de pertenencia que los usuarios tienen de ellas. No tratar la correcta relación entre los pueblos y las estaciones haría que nuestra intervención pasase en cierta medida desapercibida.

Finalmente, estas estaciones presentan la condición de estar directamente conectadas con una vía férrea aún en funcionamiento. Bien aprovechado, esta condición nos puede permitir una conexión muy rápida entre todas las estaciones a rehabilitar. Teniendo todos estos condicionantes en cuenta, se plantean las siguientes líneas de actuación:

Empleo de la línea de ferrocarril

El hecho de que la línea de ferrocarril siga funcionando es una característica con la que estas estaciones, y por tanto su rehabilitación, deben coexistir y, en la medida de lo posible, aprovechar e incluso potenciar. Actualmente, estas vías las recorren solo dos circulaciones diarias: una en el sentido Puebla de Sanabria - Zamora, por la mañana, y otra en sentido Zamora - Puebla de Sanabria por la tarde. Por lo tanto, la primera medida que se debería implementar a la hora de llevar a cabo estas intervenciones es asegurar que las estaciones rehabilitadas vuelvan a funcionar como apeaderos. Esto favorecerá que las personas interesadas en acceder a los nuevos centros rehabilitados puedan optar por coger el tren para visitar estos nuevos espacios, antes de tomar la opción de llevar su coche particular.

Se deberá plantear también, al menos los fines de semana o en las etapas vacacionales, la implantación de estas circulaciones con el sentido contrario en similares horarios. Es decir, que haya una opción de mañana tanto para ir de Puebla de Sanabria hacia Zamora como para hacer el camino inverso. En la medida de lo posible, además, se deberá hacer coincidir los horarios de los eventos en estos lugares, de haberlos, con el intervalo entre las paradas de ida y vuelta en cada estación, lo que favorecería compaginarlos con el acceso por vía ferroviaria, más acorde con la naturaleza propia de estos elementos -al margen de que se pueda optar estancias más prolongadas alojándose en los municipios cercanos.

A pesar de que esta línea de actuación no resuelve la conexión mediante el empleo de la línea de ferrocarril entre las distintas estaciones rehabilitadas de la manera más versátil posible, pues no ofrece, por ejemplo, la opción de visitar todas las estaciones rehabilitadas en un mismo viaje, consigue otros objetivos. Mediante

esta línea de actuación se buscará conseguir un aumento significativo del número de usuarios del tráfico normal del ferrocarril, lo que beneficiará a los habitantes de los municipios, que en muchas ocasiones no suponen un tráfico suficiente como para el mantenimiento de estas líneas regulares.

Conexión con los municipios

El favorecimiento de la relación entre las estaciones a rehabilitar y los municipios a los que dan servicio debe ser prioritario en las intervenciones a llevar a cabo en estas estaciones. Los visitantes que lleguen a nuevos espacios mediante el ferrocarril deben tener presente la opción de visitar estos municipios, de la misma manera que los habitantes habituales deben tener presente la existencia de estos espacios.

Además, en la medida de lo posible, estas conexiones deben aplicarse empleando los criterios de la accesibilidad universal, de forma que cualquier persona pueda recorrerlos y disfrutarlos, y se debe intentar que sean circulares, puesto que consideramos que se debería tener siempre en mente que los principales beneficiados con estas intervenciones son los habitantes de los municipios, por lo que ofrecerles un recorrido de paseo cómodo y accesible que además les haga sentir que esas estaciones como propias, como parte de sus pueblos, debe ser prioritario.

Estas conexiones estarán pensadas también para que aquellas personas que decidan venir a conocer los centros de interpretación mediante un vehículo particular, de forma que puedan estacionarlo en el municipio y aproximarse a pie hasta la estación. Esta solución hace obligada la visita a los municipios, y además ofrece un espacio de adaptación al entorno en lo que dura el recorrido desde el pueblo hasta la estación.

Rehabilitación integral de las estaciones

A la hora de proponer la rehabilitación de estos espacios es importante que afecten al total del conjunto de la estación. Esto quiere decir que no se pueden limitar las intervenciones a elementos concretos, como pueden ser los edificios de viajeros o los muelles de mercancías cubiertos, y abandonar el resto de los componentes sin sugerir un uso para ellos también.

Por responsabilidad con la conservación del patrimonio, no se debe hacer una criba con qué elementos merece la pena conservar y cuáles no, pues el valor de estos espacios reside en su conjunto. Se debe seguir entendiendo y seguir transmitiendo la idea de que estos espacios funcionaron como estaciones, a pesar de que ahora su uso haya cambiado.

Por ello mismo, las intervenciones deberían realizarse específicamente para cada una de las estaciones, lo más cercana posible a su imagen original, que no tiene por qué ser idéntica en toda la línea. Esto quiere decir que cada una de las estaciones debe tener la posibilidad de contar con elementos que la identifiquen y diferencien del resto, sin alejarla tanto como para resultar ajena al resto de estaciones de la línea. Así, aquellos elementos a reconstruir que supongan una parte importante de las características formales y funcionales de estos edificios deberían seguir manteniendo la imagen original, mientras que los que no tengan ese carácter fundamental podrían ser adaptados, según la interpretación del proyectista, a la imagen y al proyecto en concreto que han de albergar.

Por ejemplo, las cubiertas deberán ser reconstruidas en pizarra, pues suponen uno de los elementos más característicos de estas estaciones, pero detalles como las carpinterías o los acabados interiores, que no han trascendido en la historia de la línea, pueden ser diseñados bajo un criterio propio de cada estación.

De esta manera, además, se debería mantener todo aquel elemento cuya seguridad estructural no sea puesta en entredicho o cuya retirada pueda afectar a la estabilidad global del edificio. Por la misma razón, no se deberían modificar aquellos elementos que se encuentren en un buen estado de conservación, a menos que supongan un impedimento insalvable para el nuevo uso que se quiera dar a estas estaciones -y aun en estos casos habría que estudiar todas las opciones antes de retirar cualquier elemento.

Promoción de la oferta rural

Las personas que visiten estos nuevos espacios rehabilitados deben ser conscientes de la existencia de una gama de actividades a realizar en los municipios a los que estas estaciones dieron servicio. Desde alojamientos hasta actividades al aire libre, la riqueza de estos espacios, poco difundida, puede ser un complemento muy interesante a la visita de los centros de interpretación. De esta manera, podrían plantearse alargar su estancia en los municipios, favoreciendo el desarrollo económico de los mismos y colaborando en la difusión de su interés.

Esta línea de actuación no busca en ningún caso convertir estos municipios en núcleos de gran relevancia a nivel turístico, en todo momento se es consciente de sus limitaciones y de su escala. Simplemente se busca colaborar con la eliminación del estigma del desinterés con el que carga este territorio mediante la demostración directa de su falsedad.

Intervenciones concretas

A continuación se ofrece una explicación escrita de cómo deberían llevarse a cabo las líneas de actuación anteriormente expuestas aplicadas en el caso de las estaciones que conformarán lo que podríamos llamar como fase inicial de la intervención. Así mismo, se ofrecerá una exposición detallada de cuáles son los motivos que han llevado a la elección de estos usos para cada una de las estaciones, además del desarrollo de cómo estas intervenciones alcanzarían los objetivos anteriormente fijados.

Centro de interpretación de las aves (Carbajales de Alba)

El lugar que dio la idea para el desarrollo de este centro de interpretación, y por tanto la referencia más clara empleada para su diseño fue el Centro del Lobo Ibérico-Félix Rodríguez de la Fuente. Inaugurado en octubre del 2015, este centro se desarrolló como un proyecto dentro del marco del Plan de Conservación y Gestión del Lobo en Castilla y León. La necesidad de su creación quedaba justificada por el estado de conservación del lobo ibérico, una especie endémica de esta zona que, debido a la caza indiscriminada durante generaciones, había visto su población exponencialmente mermada, llegando incluso al punto de considerarse en peligro de extinción.

Sin ser un centro con un fin lucrativo, pues su principal objetivo es la conservación de lobo ibérico, así como la transmisión y el mantenimiento de los conocimientos relacionados con el mismo, en un principio funcionaba empleando subvenciones públicas. Con el paso de los años, sin embargo, el número de los visitantes ha crecido tanto que con los ingresos obtenidos por las múltiples visitas guiadas que ofrecen han conseguido cubrir los gastos de mantenimiento y cuidado que tanto los lobos como el centro precisan.

El lobo ibérico no es el único ejemplo de especie amenazada que nos encontramos en el entorno de nuestra línea de estudio. Otras especies, como múltiples ejemplos de aves, presentan espacios a distintos niveles de protección que también merece la pena tener en cuenta. Sin ir más lejos, todo el entorno de la Sierra de la Culebra, así como las riberas del río Aliste y afluentes están considerados como Zonas de Especial Conservación (ZEC), y el espacio denominado como Campos Altos de Aliste como Zona de Especial Protección Para las Aves (ZEPA) dentro de las categorías del plan europeo Red Natura 2000, un proyecto que pretende proteger aquellos espacios importantes para la vida de las aves.

Sumado a esto, todo el término municipal de Carbajales de Alba se encuentra dentro un espacio declarado Zona de Importancia del Plan de Conservación del Águila Perdicera, un nivel de protección declarado por la Junta de Castilla y León.



Logotipo del Centro del Lobo Ibérico de Castilla y León - Félix Rodríguez de la Fuente (Fuente: Centro del Lobo Ibérico)

El conocimiento, por un lado de estos niveles de protección de las distintas especies de aves que encontramos en el entorno natural de la estación de Carbajales de Alba, sumado a la buena experiencia con el desarrollo del Centro del Lobo Ibérico - Félix Rodríguez de la Fuente, han favorecido que surja la idea de proponer el desarrollo de un Centro de Interpretación de las Aves en esta estación. A pesar de ser conscientes de que este tipo de uso no tiene una función productiva, se ha decidido incluir en este plan por el favorable efecto que supondría para la conservación de la fauna de todo el entorno.

Además, la estación de Carbajales de Alba se encuentra a una distancia cercana a los 5 km. del municipio, lo que, a pesar de poder ser una complicación a la hora de favorecer la relación entre ellos, nos ofrece un amplio espacio de trabajo que puede dedicarse a la reintegración o a la recuperación de alguna de estas especies avícolas.

Con respecto a la configuración de la intervención más en lo que es estrictamente la estación, en este caso contamos con la ventaja de que la mayoría de sus elementos se encuentran en un estado de conservación bastante bueno. El edificio de viajeros, por ejemplo, a pesar de no tener ningún uso actualmente, ha sido rehabilitado varias veces, por lo que a la hora de llevar a cabo esta intervención se podrían limitar las obras acondicionar para las nuevas actividades que se podrían realizar en él.

Comenzando por la planta baja, sus espacios podrían acondicionarse para concentrar en ellos los espacios dedicados a la difusión de los conocimientos vinculados a estas aves, así como las zonas más públicas para la recepción de los posibles visitantes. La planta alta, por su parte, más privada que la planta baja, podría dedicarse a las labores más vinculadas a la investigación.

Con respecto a los espacios exteriores, el muelle de carga cubierto, rehabilitado correctamente, podría funcionar como alojamiento para aquellas aves que precisen de un cuidado más intensivo. Los aseos exentos se volverían a poner en funcionamiento e incluso las viviendas auxiliares exteriores a la estación podrían rehabilitarse para dar alojamiento a los investigadores que vinieran a trabajar a este espacio, suponiendo que la mejora de la conexión con el pueblo las haría más accesibles.

Centro de interpretación de los polinizadores (Losacio - San Martín de Tábara)

En los últimos años, muchas de las personas que se han negado a abandonar los pueblos donde nacieron han visto en la apicultura una forma de ganarse la vida. No es de extrañar, pues muchos de los requisitos para comenzar con la explotación



Imagen del águila perdicera en vuelo (SEO/Bird Life, s.f.)

de un número reducido de colmenas resultan ampliamente satisfechos por las características que ofrecen estos municipios de reducidas dimensiones.

Por un lado, estos insectos precisan de espacios exteriores donde poder cumplir con sus funciones. A pesar de que no es estrictamente necesario contar con grandes superficies de terreno para hacer funcionar una colmena, es más fácil encontrar espacios compatibles con esta actividad cercanos a tu residencia cuando vives en un municipio pequeño, rodeado en todo su perímetro por bosques y campos, que cuando vives en un núcleo urbano muy masificado, donde para encontrar una zona verde lo suficientemente amplia como para plantearte la instalación de tu colmena, que no sea ni un parque ni una plaza públicos, debes alejarte varios kilómetros de los centros de las ciudades.

Además, para comenzar a ejercer en el mundo de la apicultura no es necesario tener ninguna titulación que acredite tus conocimientos, por lo que las personas interesadas en el desempeño de esta profesión no tendrán que desplazarse a ningún lado para obtener un título en ningún centro de formación que los acredite como capacitados, ni asistir a ningún curso *on-line* obligatorio que podría complicarse debido a la inestable situación del acceso a internet en el mundo rural. La mayor parte de los conocimientos necesarios se obtienen de parte de otros apicultores más especializados, por lo que también se desarrollaría una labor en la conservación del saber popular, aunque de no existir esta opción también se pueden emplear diversos manuales y libros ampliamente cotejados.

Finalmente, la tercera ventaja que presenta este campo para las personas que quieran iniciarse en él se refiere al ámbito económico. Si comparamos las inversiones de capital que necesariamente será preciso invertir a la hora de comenzar con cualquier explotación animal (ovina, porcina, bobina...) la apicultura es con diferencia la más rentable. La baja inversión que precisa para adquirir tanto el equipamiento necesario para su explotación segura como las propias colmenas en sí, sumado a las ventajas anteriormente mencionadas, hacen de la apicultura una opción de negocio que en los últimos años está en auge en el mundo rural.

Sin embargo, el aspecto más favorable que presenta la apicultura no repercute positivamente solo sobre aquel que ejerza esta profesión, sino sobre el planeta en conjunto. Según los datos recogidos por la ONU, aproximadamente el 35% de los insectos dedicados a la polinización están en peligro de desaparecer. Además, cada colmenar, cuidado por un profesional, puede llegar a polinizar entre dos y cuatro kilómetros a la redonda (Gómez, 2022).

Este centro de interpretación funcionaría además de como centro apícola donde poder trabajar la miel y sus derivados, como un nexo donde los apicultores de la zona pudieran ir a seguir formándose, a comercializar con sus productos o incluso,

en caso de acabar produciéndose una demanda externa muy grande, que pudieran utilizar el ferrocarril para transportar sus mercancías.

El estado del edificio de viajeros haría necesaria la reconstrucción de casi la totalidad del interior del edificio, por lo que se podría reconstruir el interior a necesidad del centro. De esta manera, la planta baja podría emplearse tanto para la venta de los productos allí elaborados como para la difusión de los conocimientos vinculados a los polinizadores y a la miel para aquellas personas no relacionadas directamente con el mundo de la apicultura, mientras que la planta alta podría ser empleada para el desarrollo de cursos o ciclos de formación para aquellas personas que quieran empezar a ejercer esta profesión.

Los aseos exentos podrían rehabilitarse para ponerlos al servicio de los visitantes, así como el muelle de carga podría servir como espacio donde llevar a cabo todo el tratamiento que el néctar recién recolectado precisa antes de poder comercializarse, al igual que el resto de productos que pueden extraerse de las colmenas.

Centro de interpretación de las especies micológicas (Sarracín de Aliste)

En los últimos años, una de las actividades que más interés ha despertado tanto en los habitantes de estas comarcas como en las personas venidas de fuera es lo que se ha convenido en llamar turismo micológico. Es decir, grupos de personas que, tras adquirir sus permisos correspondientes, complementan sus paseos por estos entornos naturales al acecho de niscalos, boletus o cucurriles. Los pinos, encinas y demás especies arbóreas que pueblan los montes de la Sierra de la Culebra han favorecido su crecimiento, y ya son habituales los aficionados que se embarcan en la búsqueda de ejemplares de las más de 500 especies que encontramos en este territorio.

En los últimos años, con el crecimiento de esta actividad, han aparecido algunos espacios dedicados al trabajo con este producto. La Escuela Micológica de Ungilde, por ejemplo, nace como un espacio dedicado al estudio de las múltiples especies de setas y hongos que nacen en la comarca de Sanabria, donde poder investigar y difundir sus conocimientos. El buen funcionamiento que actualmente tiene esta escuela pone de manifiesto el interés que el tema genera no solo en los habitantes de Ungilde sino en todos los visitantes.

El municipio de Sarracín de Aliste presenta unas características geográficas muy apropiadas para el desarrollo de esta actividad. Muy cercano al nacimiento de la Sierra de la Culebra, a su alrededor encontramos muchas zonas reguladas para la práctica de este tipo de turismo, fácilmente accesibles desde el pueblo.



ESCUELA MICOLÓGICA DE UNGILDE

Logotipo de la Escuela
Micológica de Ungilde (Puebla
de Sanabria, s.f.)

Por ello, se propone para la rehabilitación de la estación de este municipio la construcción de un centro de interpretación de las especies micológicas. En este lugar, los interesados en el tema podrán asistir a exposiciones, lecciones y cursos donde aprender más sobre esta actividad. Además, las personas que en este municipio trabajen podrán dedicarse a la venta de estos productos, ya sea mediante la visita de los compradores al centro o mediante su exportación, pudiendo llegar a emplear el ferrocarril para ello en la medida de lo posible.

Así, la remodelación de esta estación, una de las mejor conservadas de la línea, podría distribuirse de forma que, en el edificio de viajeros, la planta baja se dedicara a los espacios más públicos, pudiendo disponer en ella exposiciones o muestras de las especies micológicas más habituales de la zona, así como una pequeña tienda donde comercializar los productos obtenidos. La planta alta, por su parte, podría dedicarse a impartir cursos vinculados con el tema o bien a la investigación y el estudio de los mismos.

Los aseos exentos podrían ser vueltos a poner en funcionamiento para los visitantes, y el mulle de mercancías cubierto, acondicionado adecuadamente, podría funcionar como un lugar donde poder tanto trabajar como almacenar los productos a comerciar. El grupo de viviendas auxiliar, por su parte, podría ser empleado como una forma de alojamiento de alquiler para los turistas, buscando sufrir la escasez de alojamiento para visitantes que ahora mismo sufre el pueblo, aprovechando que la cercanía que hay entre ellos.

Centro de interpretación de las mascaradas (Pobladura - Las Torres de Aliste)

Cuando se piensa en máscaras, generalmente la mente lleva a las elaboradas en la ciudad de Venecia. Entendido como una parte muy importante de su cultura, el Carnaval de Venecia ha sabido mantenerse, conservarse y transmitirse, siendo a día de hoy un evento muy importante a nivel mundial. Turistas llegan desde todo el mundo en los diez días que dura esta celebración, atraídos por los elaborados trajes y disfraces y por los coloridos antifaces y máscaras.

Salvando las distancias, en el territorio no solo español sino también europeo encontramos múltiples festividades similares, donde las máscaras y los trajes festivos y coloridos son la tónica durante los días que dura la celebración. Las mascaradas, unas celebraciones de origen pagano generalmente vinculadas al solsticio de invierno, han formado parte de muchas tradiciones regionales a lo largo de la historia, a pesar de que muchas de ellas hayan hoy desaparecido.

Sin embargo, a pesar de que hay ejemplos salteados en toda Europa, en el territorio ibérico podemos apreciar una proliferación especial entorno a la frontera noroeste entre Portugal y España, afectando a las provincias de Bragança, Ourense,

León y Zamora. En este territorio se encuentra una sucesión de festividades que, a pesar de versar sobre el mismo tema, cuentan con características regionales que hacen que cada una de estas presente unas características y rasgos únicos y fácilmente distinguibles de sus colindantes.



Caricaturas de distintas mascaradas tradicionales. (Turismo en Zamora, s.f.).

Los protagonistas de estas festividades suelen ser caricaturas diablicas encarnadas por los jóvenes de los pueblos que discurren por las calles corriendo o saltando, a menudo molestando, persiguiendo y haciéndole diabluras a los desafortunados que se encuentren en su camino. Estos demoníacos personajes forman parte de la tradición de estos pueblos, y su valor patrimonial como ejemplos únicos de cómo desde un mismo origen estas festividades han acabado teniendo características tan distintas debe ser conservado.

Son múltiples los elementos que se elaboran para estas festividades: desde las máscaras de los diablos y sus trajes, con un estilo específico en cada municipio donde se celebra, hasta todos los elementos complementarios, como las tenazas articuladas, los cencerros, o las vejigas infladas. Estos disfraces, complementados con la representación que deben llevar a cabo sus portadores, componen una parte del patrimonio tanto material como inmaterial de estas comarcas.

En la actualidad han surgido diversos grupos preocupados por la conservación y transmisión de estas tradiciones en sus municipios. Por ejemplo, nos encontramos con la Asociación Cultural Los Antruejos, en Villanueva de Valrojo; o la Asociación Cultural Aires de Aliste, en Pobladura de Aliste. Es en este pueblo y en Las Torres de Aliste donde se celebra uno de las mascaradas con más identidad de toda la comarca: la *Obisparra*, una procesión pagana de carácter jocoso donde aparecen una serie de personajes que van discurriendo por las calles interpretando cada uno de ellos su papel.

La existencia de esta asociación pone de manifiesto el interés que estas festividades despierta, tanto en los propios vecinos de los municipios donde se celebran, cada vez más implicados en su conservación activa, como en los visitantes, que aumentan cada año con respecto al anterior. Su cuidado, estudio y



Logo promocional de la festividad *Obisparra* (Aires de Aliste, s.f.)

mantenimiento debe ser una prioridad si se quiere mantener un patrimonio único e inigualable.

Por ello, aprovechando la existencia de esta asociación cultural y de una estación en el mismo municipio, se ha optado por desarrollar en la estación de Las Torres - Pobladura de Aliste un centro de interpretación de las mascaradas de invierno. Las funciones que deberá desarrollar este centro serán las del estudio y seguimiento de estas festividades tradicionales desarrollados tanto en esta comarca como en las vecinas, así como una labor de difusión entre las personas interesadas en el tema. Las técnicas y materiales empleados en la realización de estos trajes tradicionales, así como el estudio de las caracterizaciones y los motivos regionales que fueron haciendo que cada una de estas tenga características tan distintas son un tema de interés que merece la pena tratar y conservar.

Con respecto a la elaboración de productos que se podría desarrollar en este centro, la actividad a realizar en él tendría un alcance significativamente menor con respecto a otras de las rehabilitaciones propuestas para esta línea. Potencialmente, tan solo involucraría a aquellas personas que, deseando formar parte de estas festividades o adquirir algún recuerdo, decidieran comprar aquí algunos de los elementos que conforman estas tradiciones. Sin embargo, se asume esta menor escala de producción suponiendo que la labor de conservación desarrollada en él compensa en valor inmaterial.

La rehabilitación de esta estación, en un estado de conservación actualmente de ruina, podría seguir entonces la siguiente configuración de los espacios: por un lado, el edificio de viajeros, en su planta baja, podría dedicarse a la difusión de las tradiciones aquí estudiadas, con exposiciones de los elementos que componen estas festividades y explicaciones de los aspectos que los han configurado como tal. La planta superior, por su parte, podría dedicarse al estudio y la investigación de estos aspectos, así como al desarrollo de cursos para aquellas personas que quieran aprender como era la realización tradicional de estos atuendos.

El núcleo de aseos podría volver a ponerse en funcionamiento con su uso original para los visitantes, mientras que el muelle de mercancías cubierto podría emplearse como taller donde se ejecutarán y estudiarán las técnicas de elaboración de estas máscaras y sus complementos. Las viviendas auxiliares, entendiéndose que la distancia que las separa del pueblo complicaría rehabilitarlas con el mismo uso, podrían ser empleadas a modo de almacén para los materiales que aquí se precisen, ya sea para la realización de estos elementos tradicionales o para su catalogación y posterior incorporación en las exposiciones.

Anexo IV: Planos de la propuesta de intervención

Como parte de la aplicación de la línea de actuación relativa a la difusión de los lugares de interés que rodean las estaciones a rehabilitar, se ha elaborado esta serie de planos. Desarrollando uno para cada una de las estaciones a ser recuperada, estos documentos tienen la intención de ofrecer una oferta de ocio complementario a la que tendría lugar en cada uno de estos centros de interpretación, a modo de demostración de la ya precedente existencia de actividades de interés a realizar en esta zona.

Conclusiones finales (¿qué hemos hecho?)

Llegados a este punto, tan solo resta incluir una breve reflexión final. Como se dijo en la introducción de este texto, las dos ideas fundamentales que subyacen a lo largo de todo el trabajo son la búsqueda de la obtención de un conocimiento global que trascienda lo puramente material, y que la preservación del patrimonio depende en buena medida del interés y la intención que se pongan en la lucha contra sus intrínsecos procesos de deterioro.

Relativo al primer punto, este trabajo nos ha ayudado a descubrir cómo esta línea, a pesar de publicitarse como un impulso para una zona históricamente deprimida, fue en realidad un intento de reafirmación de los regímenes políticos que impulsaron su desarrollo. Tanto el diseño de su trazado como el de los elementos que la componían se pueden entender más como un testimonio monumental, una manifestación de poder, que una forma de articular un territorio rural.

La propuesta de intervención contenida en estas páginas tiene como fin último revertir esta situación: es decir, que si esta línea tiene que ser un monumento a algo, lo sea a un patrimonio cultural y natural que las personas que la promovieron no supieron ni quisieron interpretar ni potenciar. Se persigue así un intento por devolver a la población unos espacios que siempre sintieron como ajenos, buscando mejorar con ellos su conexión con el resto del territorio, así como utilizar la línea como un altavoz los dé a conocer.



Imagen de la estación de Pobladura-Las Torres de Aliste después del incendio forestal donde perdió su cubierta. (Imagen propia, 2022)

Con respecto al segundo punto, la preservación del patrimonio, el estado de conservación de unas estaciones con respecto a otras que, en un origen, respondieron a la misma tipología, es una muestra clara de la necesidad de que la

población haga suyos estos restos del pasado. Aquellas estaciones donde se ha trabajado por su mantenimiento han llegado hasta nuestros días es un estado de conservación inmejorable, mientras que aquellas que fueron abandonadas a su suerte han pagado "con su propia piedra" las consecuencias de este desinterés.

La víctima más reciente ha sido la estación de Las Torres-Pobladora de Aliste. Durante el desarrollo final de este trabajo el edificio de viajeros de esta estación fue pasto del incendio forestal declarado el 15 de junio que asoló la Sierra de la Culebra. A su estado anterior de completa ruina ahora se le suma una cubierta totalmente calcinada y derruida que no hará sino acelerar aún más su deterioro, si esto es posible.

Cualquier intervención que se quiera proponer ahora para rescatarla del abandono será aún más costosa y complicada, situación que podría haberse evitado, si no en su totalidad al menos una parte, si se hubieran puesto, por un lado, los medios pasivos para prever esta situación, invirtiendo en el mantenimiento y limpieza de los montes y espacios naturales y, por otro, los activos para proteger estos espacios una vez que el fuego hubo comenzado su avance. Esta situación se suma como una más a la lista de ejemplos del abandono institucional que sufre este espacio y sus consecuencias. Es importante llevar a cabo labores activas para conservar nuestro patrimonio, ya sea ferroviario, como en el caso de estas estaciones; o natural, como en el caso de la Sierra de la Culebra y sus alrededores, porque forma parte de nuestra historia, de la de todos.

Bibliografía

- Artola, M. (Ed.) (1978). *Los Ferrocarriles en España, 1844-1943: El Estado y los ferrocarriles*. Servicio de Estudios del Banco de España.
- Asociación Cultural Aires de Aliste (<https://www.airesdealiste.com/>)
- Asociación Ferroviaria Zamorana (<http://www.afzamorana.es/>)
- Asociación Ferroviaria Zamorana (12 de junio de 2022). Zamora, en el vagón del olvido. *La Opinión*. <https://www.laopiniondezamora.es/zamora/2022/06/12/patrimonio-historico-industrial-67182468.html?fbclid=IwAR3i9xIFZYIQUFnW00rbxTtSfdzp30B7C2MC3te60VC4V0KzB8p0hka6sUg>
- Borras, T. (30 de marzo de 1932) ¡Justicia para Galicia! *ABC*.
- Cid, R. (Director) (2003). Carrilanos. Os túneles dun tempo. [Película]. RTVE.
- Cordero, R. (1978). La construcción en Artola, M. (Ed.), *Los Ferrocarriles en España, 1844-1943: El Estado y los ferrocarriles* (Vol. I, pp. 197-265). Servicio de Estudios del Banco de España.
- Fernandez, S. (29 de agosto de 2011). La noche de los carrilanos. *La Opinión*.
- Fernandez, S. (30 de noviembre de 2021). Losacio: la estación de ferrocarril que casi destruye un rayo y que ADIF quiere demoler. *Zamora News*. <https://www.zamoranews.com/articulo/reportajes/losacio-estacion-ferrocarril-que-casi-destruye-rayo-que-adif-quiere-demoler/20211129194631187376.html>
- Fundación Documental Ferroviaria (<http://www.docutren.com/>)
- García Marbán, M. (12 de julio de 2021). La floración de la lavanda congrega en Tiedra a cientos de visitantes. *El Norte de Castilla*. <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/provincia/campos-tinen-morado-20210712202058-nt.html>
- Ginsberg, R. (2004). *The Aesthetics of Ruins*. Rodopi B. V.
- Gómez Sánchez, L. (20 de mayo de 2022). El declive de las abejas continúa y podría llevar al mundo a la cuerda floja: "No hay alternativas a la polinización". *RTVE*. <https://www.rtve.es/noticias/20220520/declive-abejas-como-salvarlas/2346562.shtml>
- Grupo Tren Zamora (<https://www.trenzamora.es/>)
- Jarvis, A. (2007). *George Stephenson*. Osprey Publishing.
- Lalana, J. L., Ruiz, R. y Rodríguez, F. J. (2021) Las infraestructuras de transporte: buenas prácticas en la recuperación y gestión del patrimonio territorial. *Revista PH* (104), 126-143.
- Lalana, J. L. y Santos y Ganges, L. (2016) Retos metodológicos en el estudio, evaluación y tratamiento del patrimonio ferroviario. En Álvarez, A. (2016) *El patrimonio industrial en el contexto histórico del franquismo 1939-1975. Territorios, arquitecturas, obras públicas, empresas, sindicatos y vida obrera: VI Congreso para la conservación del patrimonio industrial y la obra pública en España*. Cicees.
- Lalana, J. L., Santos y Ganges, L. y Lalana-Encinas, L. (2021) La estación como síntesis de las interacciones entre ciudad, territorio y ferrocarril. *VII Congreso de Historia Ferroviaria*. Lisboa.
- Machimbarrena, V. (1932). El ferrocarril de Zamora a Orense y Coruña. *Revista de Obras Públicas*, tomo I (2591), 77-79.

Junta de Castilla y León (s.f.) *Patrimonio cultural. Mascaradas de Castilla y León* (<http://www.jcyl.es/jcyl/patrimoniocultural/mascaradas/mapazamora.html>)

Menéndez, F. (1978). El tema de la racionalidad de la red y sus líneas en Artola, M. (Ed.), *Los Ferrocarriles en España, 1844-1943: El Estado y los ferrocarriles* (Vol. I, pp. 163-184). Servicio de Estudios del Banco de España.

Murua, J. (1930). El ferrocarril de Zamora a La Coruña. *Ingeniería y construcción*, vol. 8 (93), 473 – 483.

Redacción (1952). Inauguración del trozo Zamora - Puebla de Sanabria. *Ferrocarriles y tranvías*, vol. 19 (213), 346 – 347.

Olaizola, J. (2006) Trabajo forzado y ferrocarril. Destacamentos penales y construcción de infraestructuras ferroviarias. *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Málaga. (Extraído de la Biblioteca Ferroviaria, signatura III04) Puebla de Sanabria (<https://www.pueblasanabria.com/>)

Redacción (1 de julio de 1957). Aspiración satisfecha. *El Correo de Zamora*.

Redacción (15 de julio de 2021) La miel de Zamora se consolida en el mapa de los mejores productores de miel del mundo. *Zamora 24 horas*. https://www.zamora24horas.com/local/miel-zamora-se-consolida-en-mapa-mejores-productores-miel-mundo_15004596_102.html

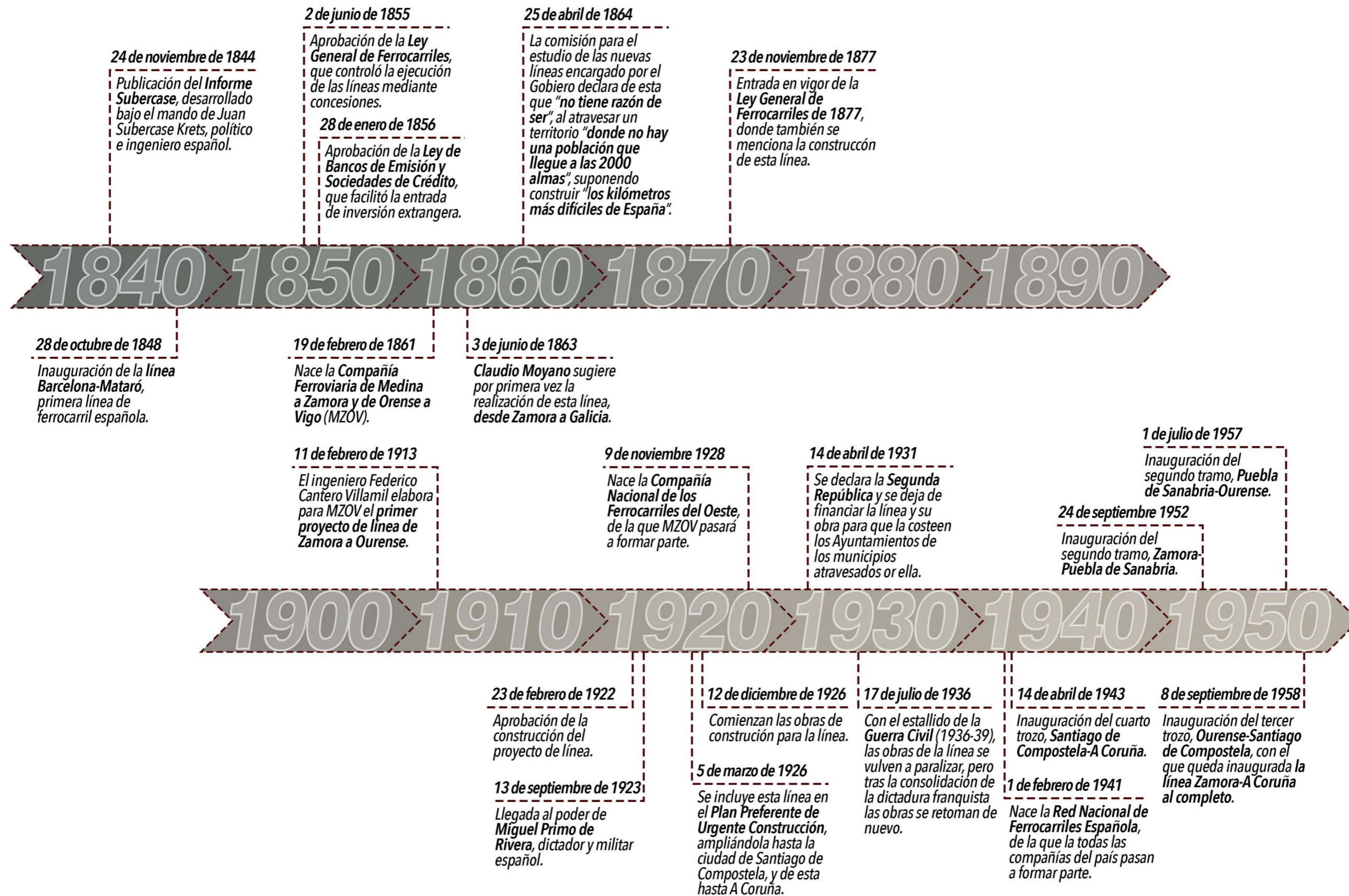
Redacción (4 de mayo de 2022). El Centro del Lobo Ibérico de Castilla y León supera los 200.000 visitantes. *Zamora News*. <https://www.zamoranews.com/articulo/sanabria/centro-lobo-iberico-castilla-leon-supera-200000-visitantes/20220504131103207617.html>

SEO/Bird Life (s.f.) *Águila perdicera*. (<https://seo.org/ave/aguila-azor-perdicera/>)

Turismo en Zamora (s.f.) *Mascaradas de invierno* (<https://www.turismoenzamora.es/mascaradas-de-invierno/>)

Wais, F. (1974). *Historia de los ferrocarriles españoles*. Editorial Nacional.

Wolmar, C. (2007). *Fire & Steam: a new history of the railways in Britain*. Atlantic Books.







LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Túnel
- Viaducto
- Línea
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de la Hiniesta
 Código de estación: 31101
 Punto kilométrico: km. 9,706
 Longitud entre cruces extremos: 730,80 m.
 Altitud: +721,703 m.
 Uso actual: Demolido
 Otra información relevante: ya que se consideró que, debido a su mal estado de conservación, podía suponer un peligro para la seguridad se demolió y se reutilizó el espacio, posteriormente explanado, para construir en él la nueva base de mantenimiento de la también nueva línea de Alta Velocidad que pasaría por allí destino a Galicia.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: La Hiniesta
 Distancia del pueblo: 3'6 km.
 Tiempo aproximado en coche: 5 min.
 Tiempo aproximado a pie: 46 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-902

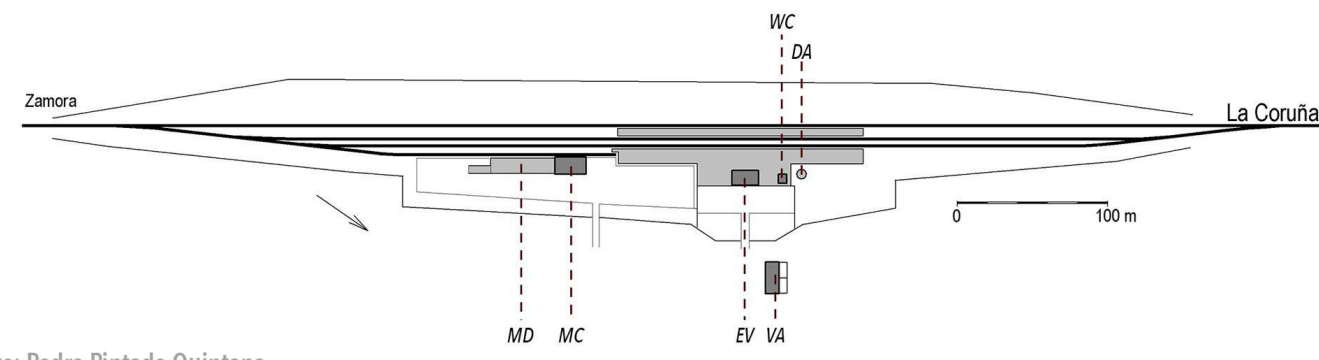
ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): Demolido (2016)
 Vías: Retiradas (2016)
 Aseos exentos (WC): Demolido (2016)
 Muelle de mercancías cubierto (MC): Demolido (2016)
 Depósito de agua (DA): Demolido (2016)
 Muelle de ganado (MG): No tenía
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): Demolido (2016)
 Otros elementos de la estación: espacio dedicado a la carga y descarga de mercancías que hacía las veces de muelle descubierto (MD), dotado con un gálibo y una bascula.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN

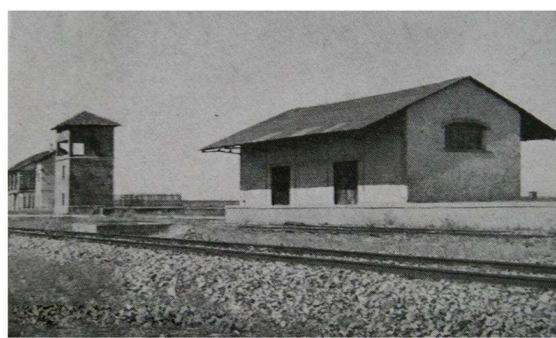


PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL

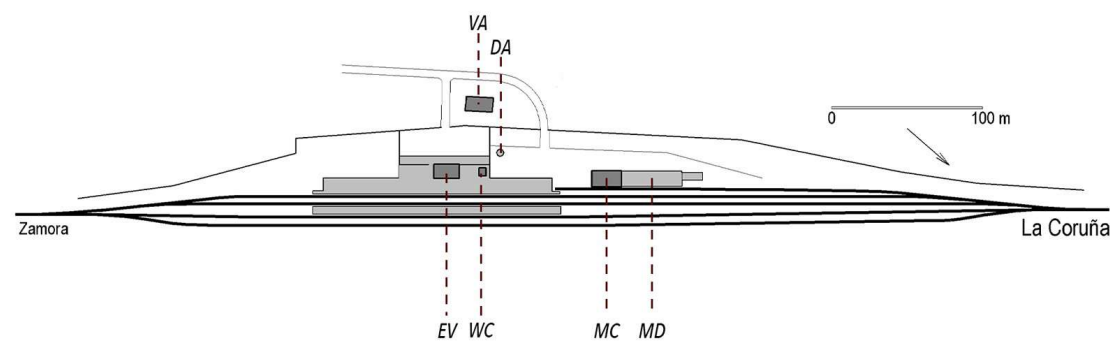


Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

Fuente: Grupo Tren Zamora

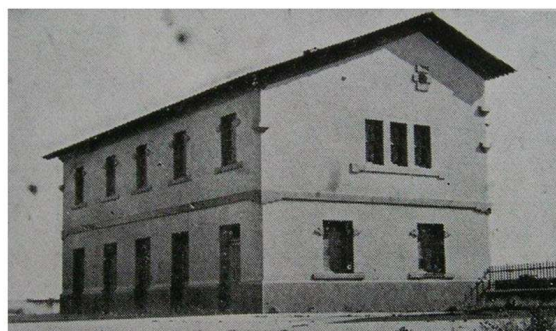


PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Andavías
 Código de estación: 31102
 Punto kilométrico: km. 18,376
 Longitud entre cruces extremos: 687 m.
 Altitud: +723,095 m.
 Uso: Demolido
 Otra información relevante: fue desmontada al completo en diciembre de 2021, cuando tras el desplome de la cubierta de la galería de la segunda planta de su edificio de viajeros en 2019 se denunció ante los medios de comunicación y las redes sociales buscando alertar y generar conciencia sobre su deplorable estado de abandono.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Andavías
 Distancia del pueblo: 3'8 km.
 Tiempo aproximado en coche: 9 min.
 Tiempo aproximado a pie: 47 min.
 Tipo de vía: Camino
 Nombre de la vía: Camino de María Ancha

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): Demolido (2021)
 Vías: Retiradas (2021)
 Aseos exentos (WC): Demolido (2021)
 Muelle de mercancías cubierto (MC): Demolido (2021)
 Depósito de agua (DA): Demolido (2021)
 Muelle de ganado (MG): No tenía
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): Demolido (2021)
 Otros elementos de la estación: amplio espacio dedicado a la carga y descarga de mercancías que hacía las veces de muelle descubierto (MD), dotado con gálibo y bascula.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN



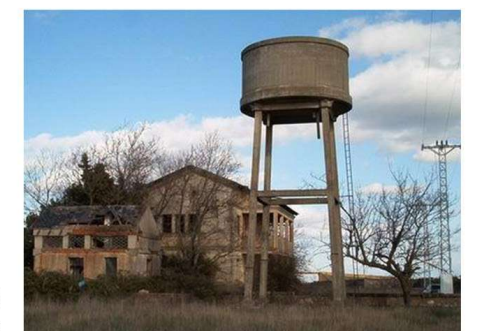
Edificio de viajeros



Aseos



Muelle de carga cubierto



Depósito de agua

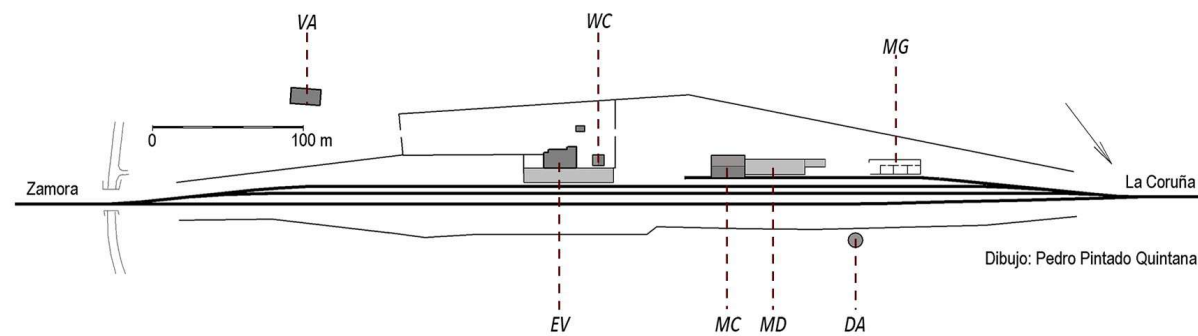


Viviendas auxiliares

Fuente: Grupo Tren Zamora

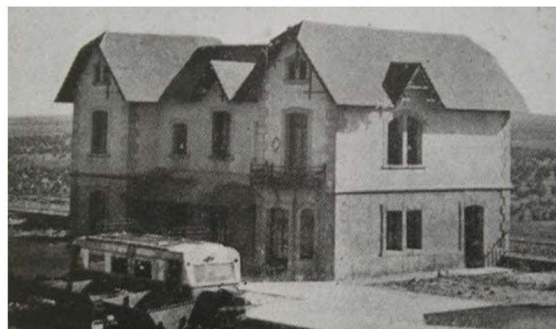


PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Carbajales de Alba
 Código de estación: 31103
 Punto kilométrico: km. 30,147
 Longitud entre cruces extremos: 683,15 m.
 Altitud: +773,143 m.
 Uso: Apeadero
 Otra información relevante: su estado de conservación es uno de los mejores, pues se han llevado a cabo en ella distintas labores de mantenimiento, como la sustitución total de la cubierta del edificio de viajeros; el repintado de sus fachadas, su característica más representativa; o la rehabilitación del muelle de carga.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Carbajales de Alba
 Distancia del pueblo: 4,7km.
 Tiempo aproximado en coche: 7 min.
 Tiempo aproximado a pie: 58 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-P-2439

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): Muy bueno
 Vías: Rehabilitadas (2010)
 Aseos exentos (WC): Abandonado
 Muelle de mercancías cubierto (MC): Bueno
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): Abandonado
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): En ruina
 Otros elementos de la estación: muelle de carga descubierto (MD), con gálibo, báscula y grúa. Se conserva aquí también además un antiguo vagón de cisternas.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN



Edificio de viajeros



Aseos



Muelle de carga cubierto, aguada y grúa



Muelle de carga de gando

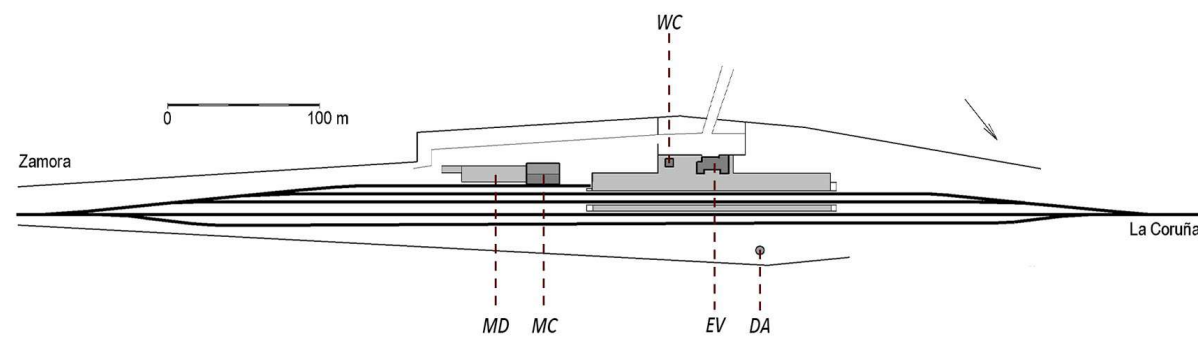


Viviendas auxiliares

Fuente: Grupo Tren Zamora y Google Maps

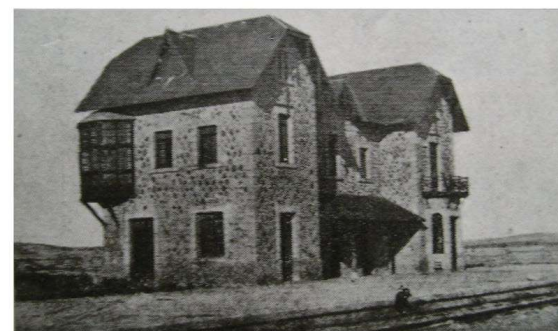
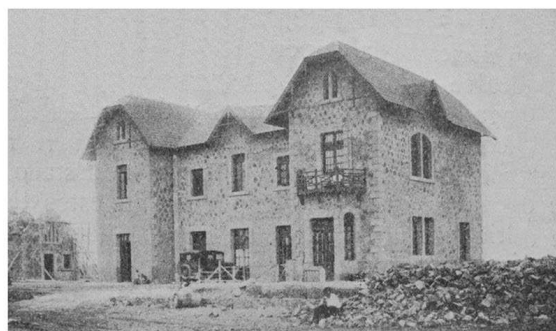


PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Grupo Tren Zamora y Archivo Histórico Ferroviario

LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Losacio-San Martín
 Código de estación: 31104
 Punto kilométrico: km. 39,939
 Longitud entre agujas extremas: 689,50 m.
 Altitud: +802,680 m.
 Uso: Abandonado
 Otra información relevante: en la década de los 90 un rayo cayó sobre la cubierta del edificio de viajeros, provocando un gran incendio que acabó con ella. A raíz de la denuncia ya mencionada, se realizó un análisis del estado de conservación de las estaciones, decidiendo que algunas, entre ellas esta, debía ser demolidas.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Losacio
 Distancia del pueblo: 3,6 km.
 Tiempo aproximado en coche: 7 min.
 Tiempo aproximado a pie: 58 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-902

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): En ruinas
 Vías: Retiradas (2010)
 Aseos exentos (WC): En ruinas
 Muelle de mercancías cubierto (MC): En ruinas
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): No tiene
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): En ruina
 Otros elementos de la estación: amplio espacio dedicado a la carga y descarga de mercancías que hacía las veces de muelle descubierto (MD), dotado con gálibo y báscula.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN

Edificio de viajeros



Aseos



Muelle de carga cubierto, aguada y grúa



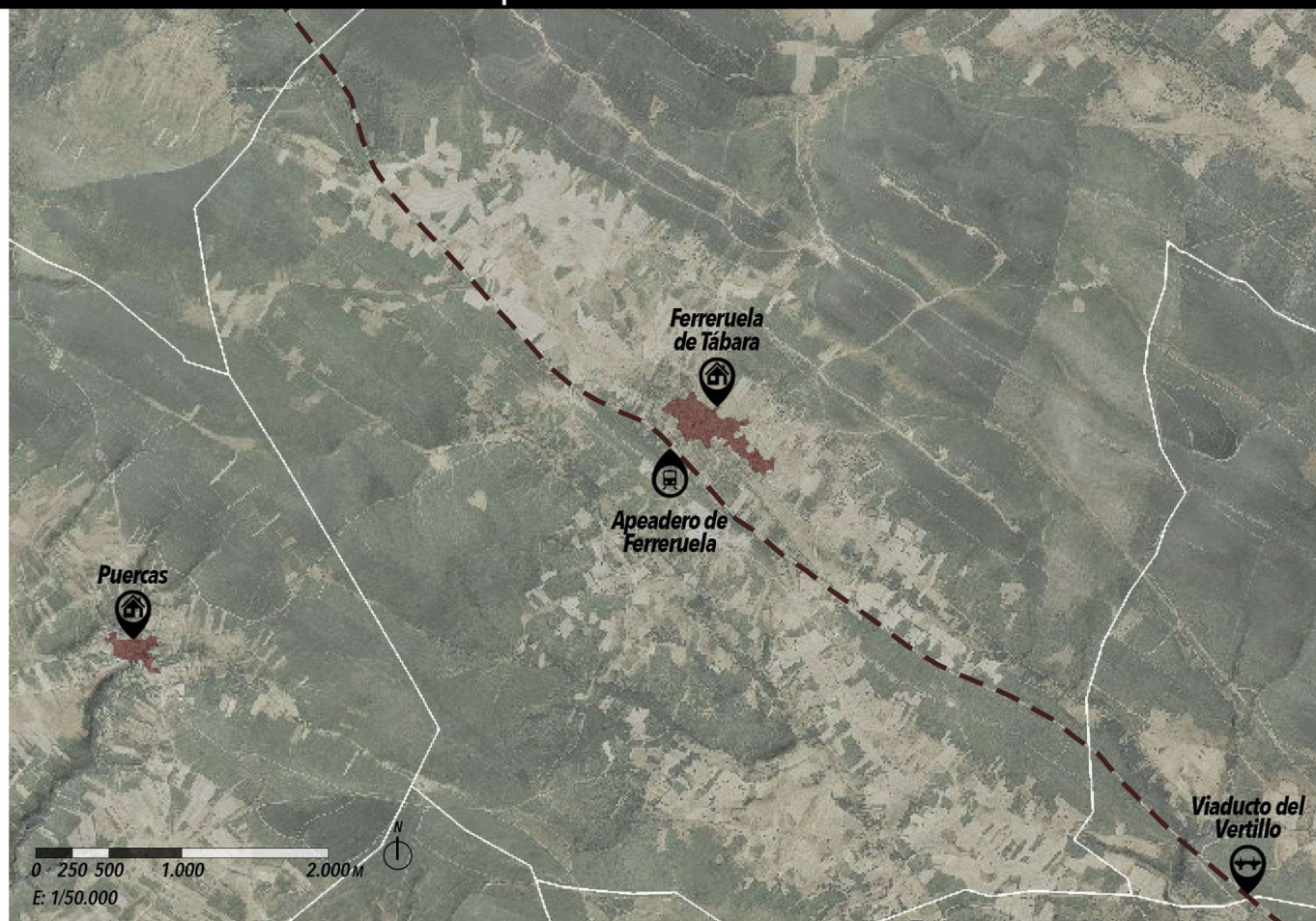
Depósito de agua



Viviendas auxiliares



Fuente: Grupo Tren Zamora y Google Maps



INFORMACIÓN PREVIA

Nombre del apeadero: Apeadero de Ferreruela de Tábara
 Punto kilométrico: km. 45,260
 Altitud: +842,750 m.
 Estado de conservación: Muy bueno
 Otra información relevante: construido en 1962 por petición popular de los habitantes de Ferreruela.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Ferreruela
 Distancia del pueblo: 0,3 km.
 Tiempo aproximado en coche: 4 min.
 Tiempo aproximado a pie: 1 min.
 Tipo de vía: Calle
 Nombre de la vía: Calle Apeadero

IMÁGEN DEL ESTADO ACTUAL



LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

Fuente: Asociación Ferroviaria Zamorana



INFORMACIÓN PREVIA

Nombre del apeadero: Apeadero de Abejera

Punto kilométrico: km. 52,150

Altitud: +858,005 m.

Estado de conservación: Muy bueno

Otra información relevante: construido en 1977 para acercar la parada del ferrocarril al municipio, anteriormente realizada en la estación.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Abejera

Distancia del pueblo: 0,7 km.

Tiempo aproximado en coche: 2 min.

Tiempo aproximado a pie: 8 min.

Tipo de vía: Calle

Nombre de la vía: Calle Escuela

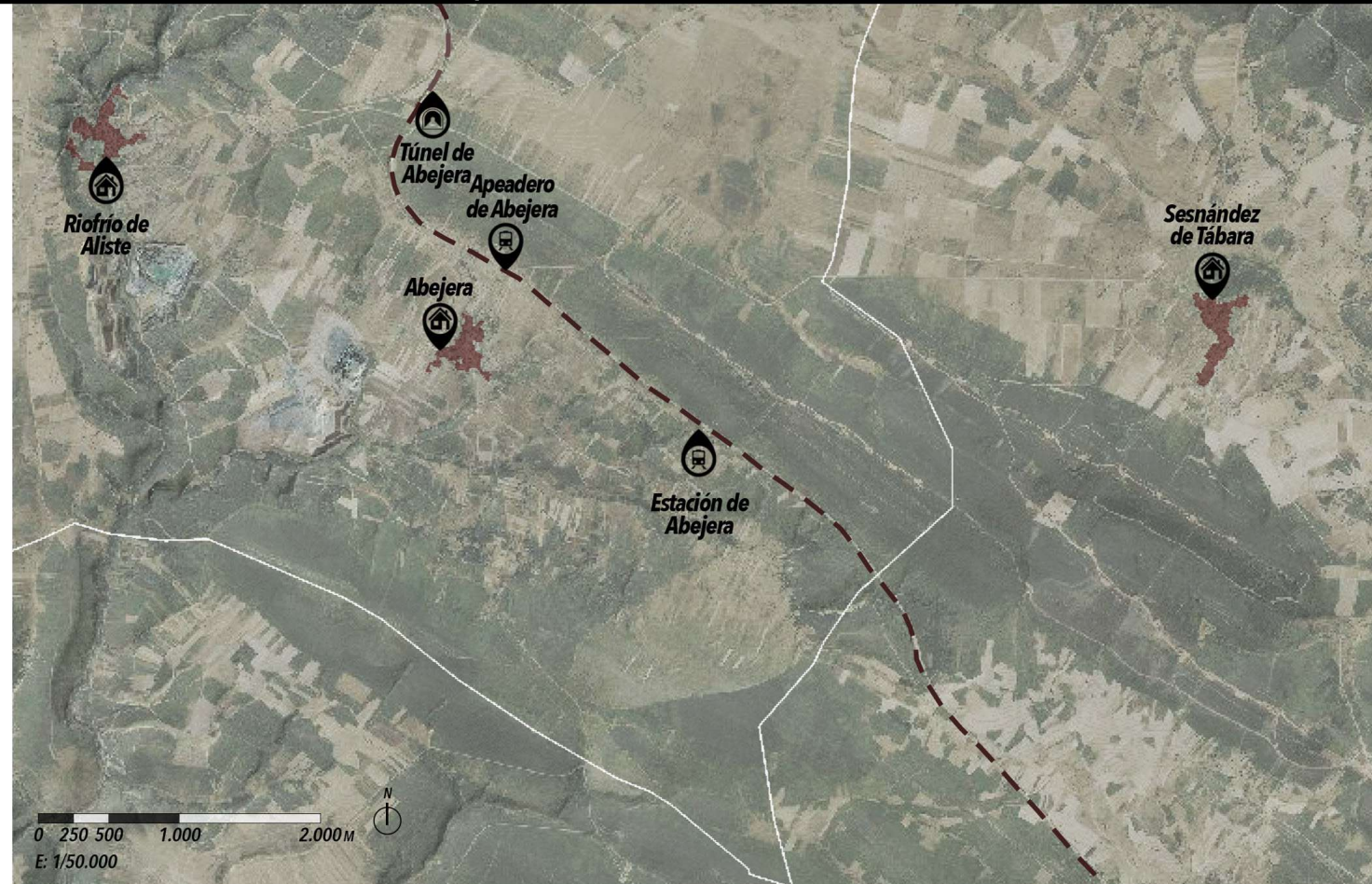
IMÁGEN DEL ESTADO ACTUAL



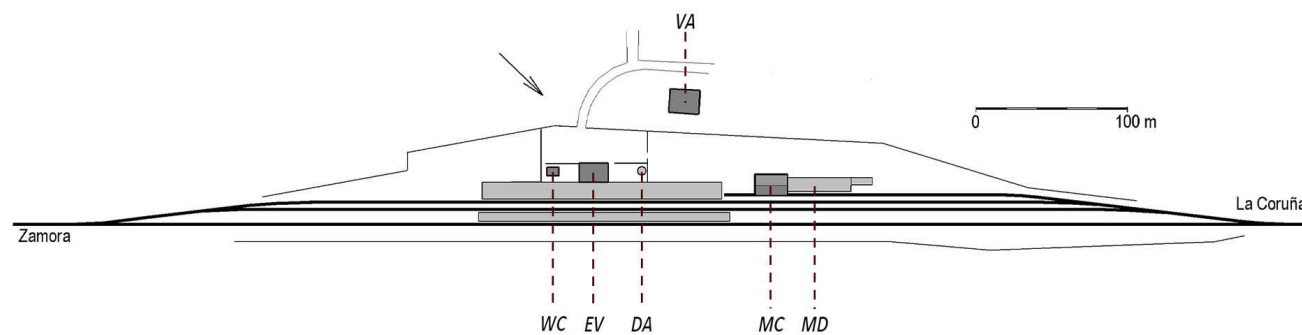
LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

Fuente: Asociación Ferroviaria Zamorana

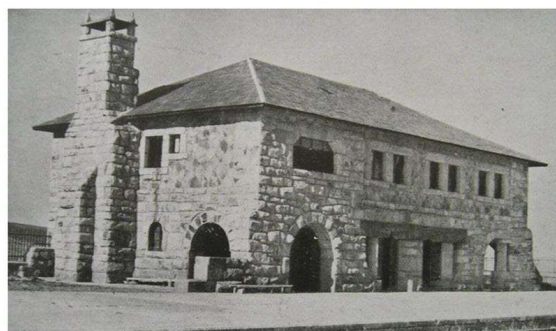


PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Túnel
- Viaducto
- Línea
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Abejera
 Código de estación: 31107
 Punto kilométrico: km. 50,886
 Longitud entre agujas extremas: 755 m.
 Altitud: +856,300 m.
 Uso: Abandonado
 Otra información relevante: con una historia similar a la de la estación de Losacio-San Martín, el estado de conservación no solo del edificio de viajeros sino de todos los que componen la estación alertó a ADIF, que propuso su demolición en 2019, aunque al igual que con la precedente, ahora mismo esta situación está paralizada.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Abejera
 Distancia del pueblo: 2,2 km.
 Tiempo aproximado en coche: 6 min.
 Tiempo aproximado a pie: 28 min.
 Tipo de vía: Camino
 Nombre de la vía: Camino de los Madroñales

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): En ruinas
 Vías: Retiradas (2010)
 Aseos exentos (WC): En ruinas
 Muelle de mercancías cubierto (MC): En ruinas
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): No tiene
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): En ruina
 Otros elementos de la estación: en el año 1077 se inauguró un apeadero dos kilómetros más adelante para acercar la parada del tren al municipio.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN

Edificio de viajeros



Aseos



Muelle de carga cubierto



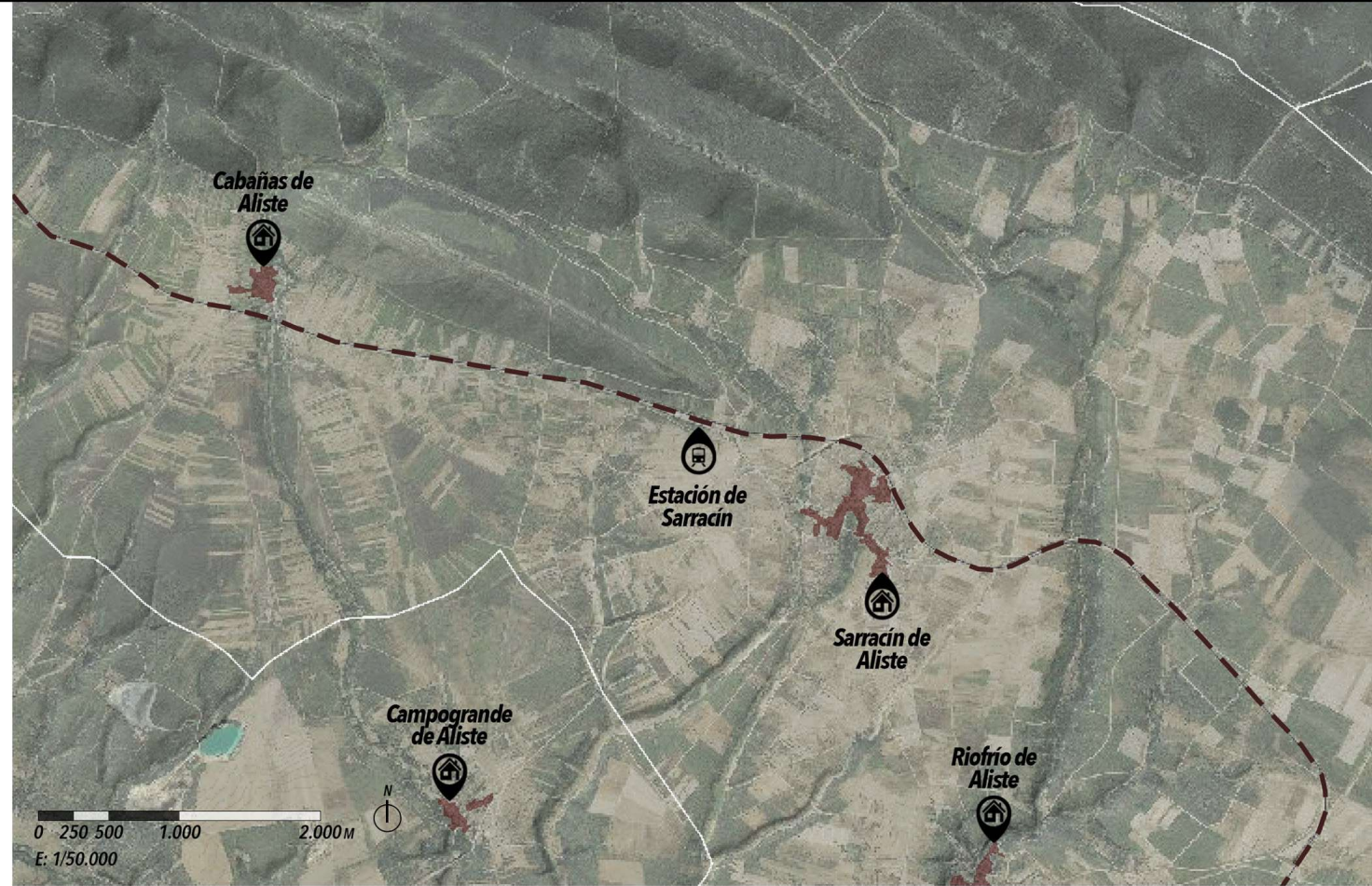
Depósito de agua



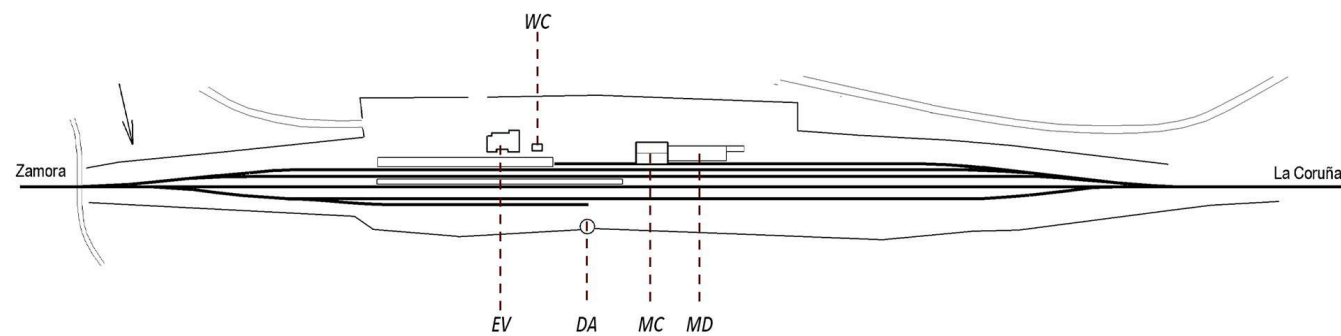
Viviendas auxiliares



Fuente: Grupo Tren Zamora

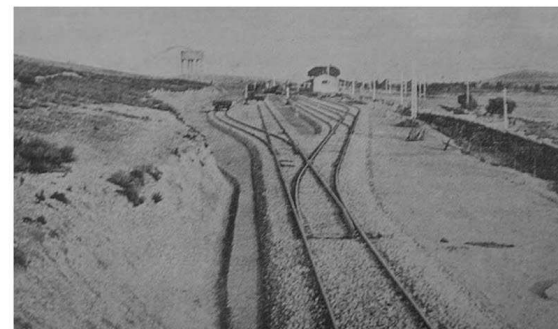
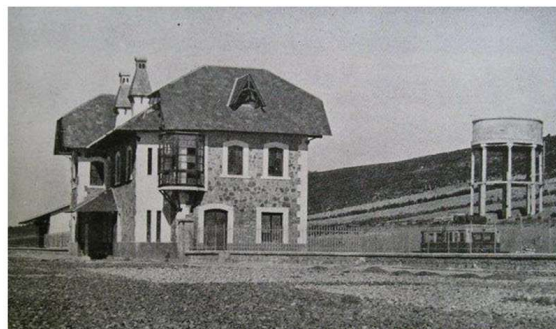


PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Sarracín de Aliste
 Código de estación: 31108
 Punto kilométrico: km. 61,310
 Longitud entre agujas extremas: 713,30 m.
 Altitud: +869,752 m.
 Uso: Apeadero
 Otra información relevante: sensiblemente mejor conservada que el resto de estaciones de la línea, ha sabido mantener una unidad estética en todos los edificios del conjunto muy similar a la imagen original. Hasta el año 1998 contó con factor de seguridad, pero en la actualidad solo funciona como apeadero.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Sarracín de Aliste
 Distancia del pueblo: 1,6 km.
 Tiempo aproximado en coche: 4 min.
 Tiempo aproximado a pie: 21 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-P-2434

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): Muy bueno
 Vías: Rehabilitadas (2010)
 Aseos exentos (WC): Muy bueno
 Muelle de mercancías cubierto (MC): Abandonado
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): No tiene
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): Abandonado
 Otros elementos de la estación: a diferencia del resto de estaciones, vemos señales de que el grupo de viviendas auxiliar estuvo habitado hasta hace poco.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN



Edificio de viajeros



Aseos



Muelle de carga cubierto

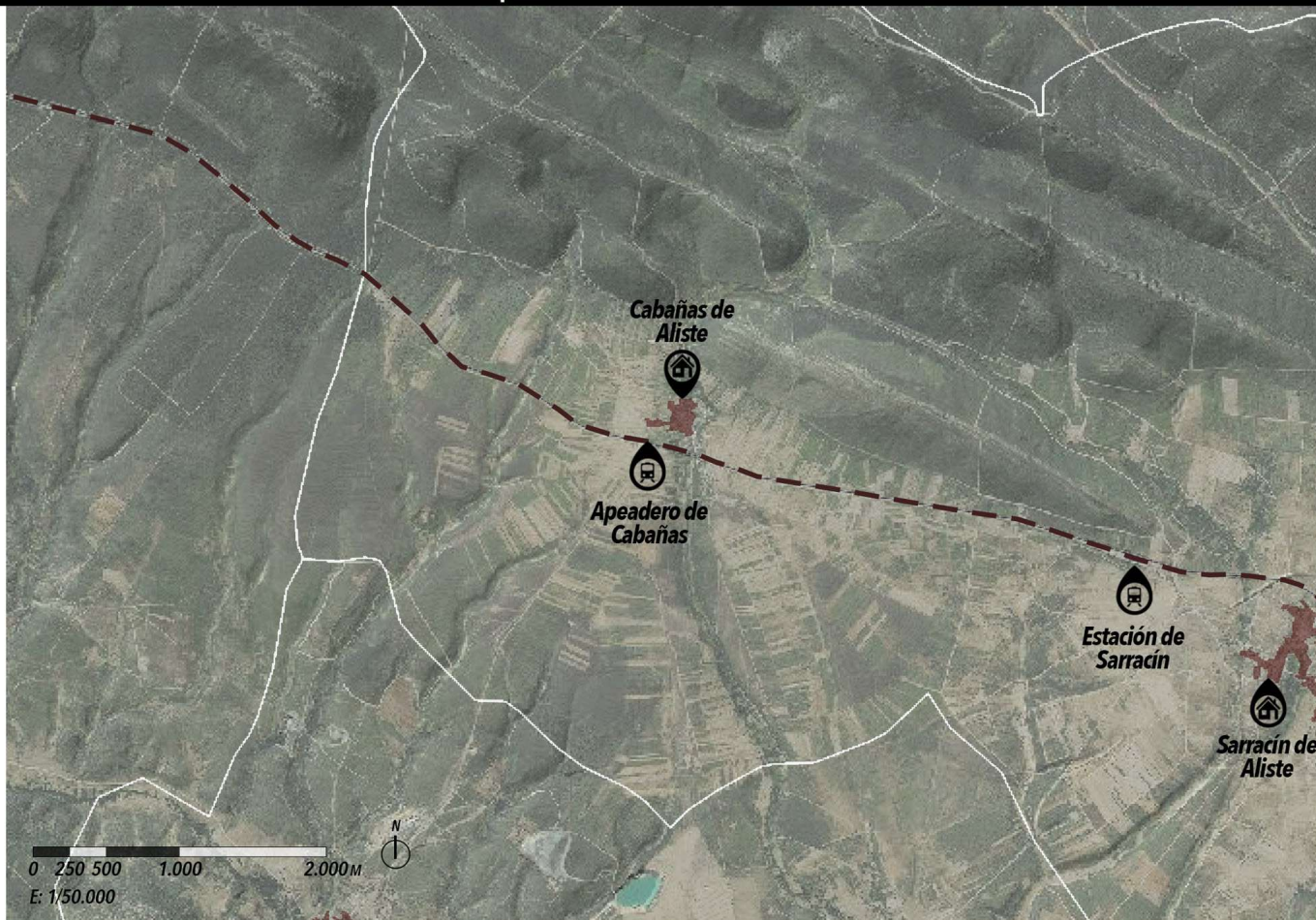


Depósito de agua



Viviendas auxiliares

Fuente: Grupo Tren Zamora y Google Maps



INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Apeadero de Cabañas de Tábara

Punto kilométrico: km. 64,818

Altitud: +886,010 m.

Estado de conservación: Muy bueno

Otra información relevante: construido en 1962 para mejorar el funcionamiento de la línea

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Cabañas de Tábara

Distancia del pueblo: 0,2 km.

Tiempo aproximado en coche: 1 min.

Tiempo aproximado a pie: 3 min.

Tipo de vía: Calle

Nombre de la vía: Calle Tras Casa

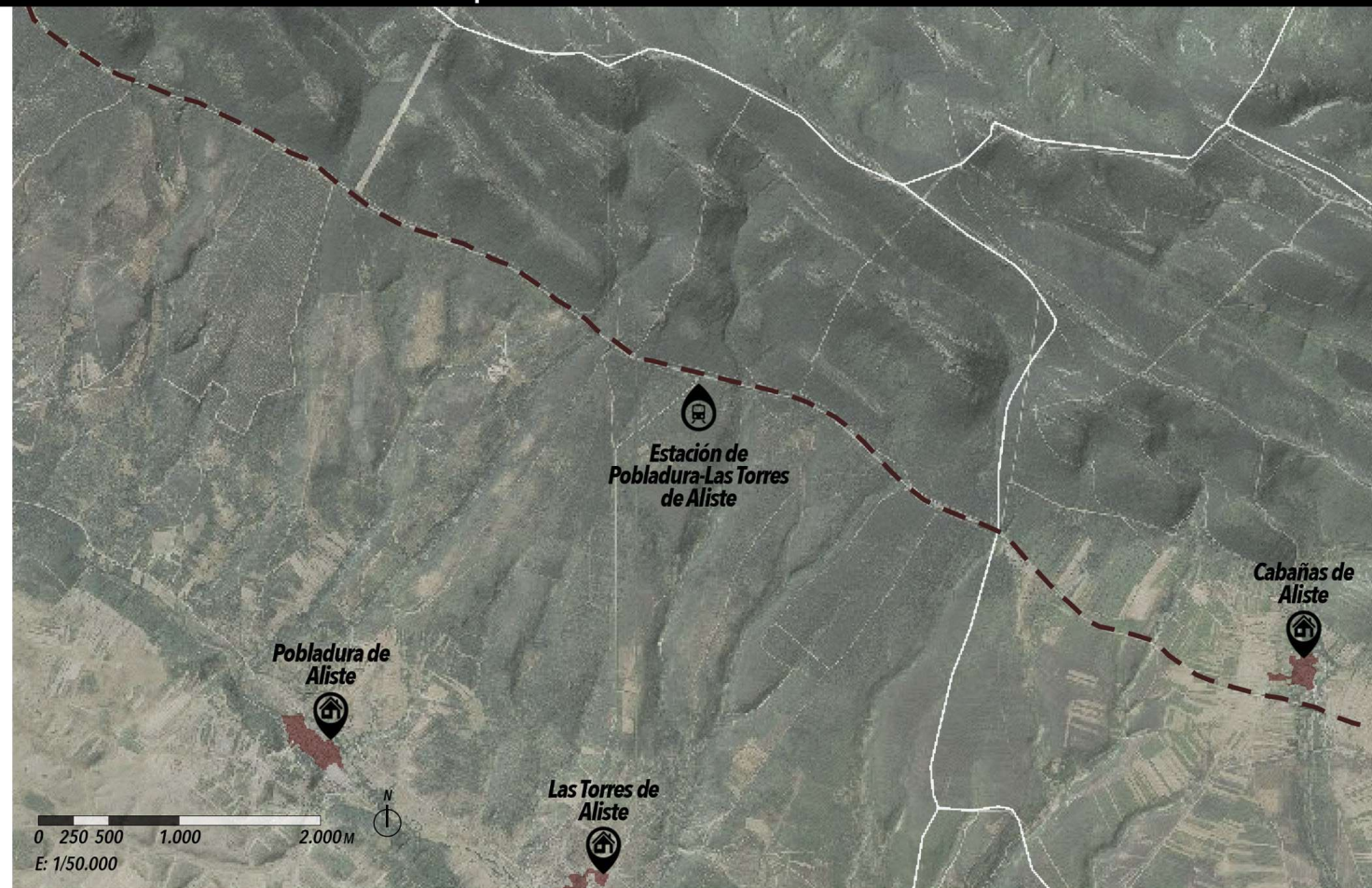
IMÁGEN DEL ESTADO ACTUAL



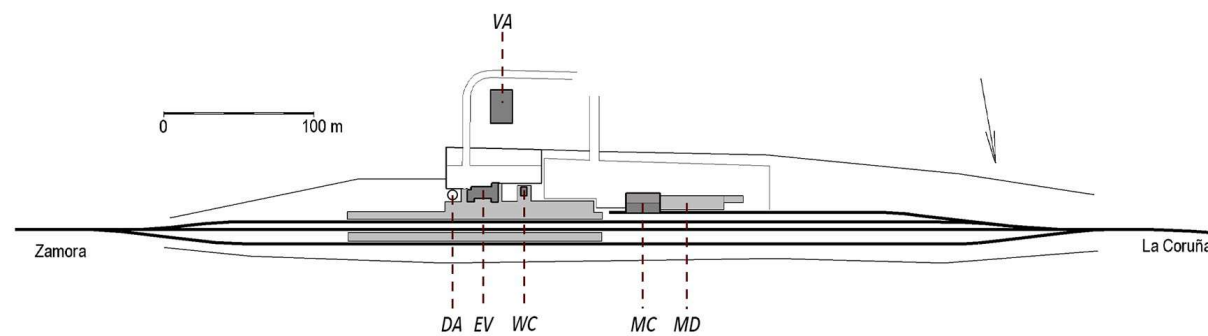
LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

Fuente: Asociación Ferroviaria Zamorana



PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de La Torre de Aliste-Pobladura
 Código de estación: 31110
 Punto kilométrico: km. 69,979
 Longitud entre agujas extremas: 651,86 m.
 Altitud: +915,005 m.
 Uso: Abandonado
 Otra información relevante: esta estación es una de las que aparece incluida en el proyecto demolición que presentó ADIF en 2019, pero en la actualidad ese proceso se encuentra paralizado. Un incendio forestal reciente ha deteriorado aún más su estado de conservación, quemando su cubierta.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Las Torres de Aliste
 Distancia del pueblo: 4,3 km.
 Tiempo aproximado en coche: 48 min.
 Tiempo aproximado a pie: 6 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-914

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): En ruinas
 Vías: Retiradas (2010)
 Aseos exentos (WC): En ruinas
 Muelle de mercancías cubierto (MC): En ruinas
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): No tiene
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): En ruinas
 Otros elementos de la estación: contaba con un espacio descubierto dedicado a la carga (MD) y descara de mercancías, al igual que el resto equipado con grúa dinámica, gálibo y báscula.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN

Edificio de viajeros



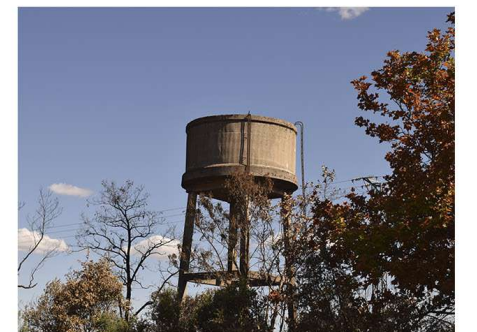
Aseos



Muelle de carga cubierto



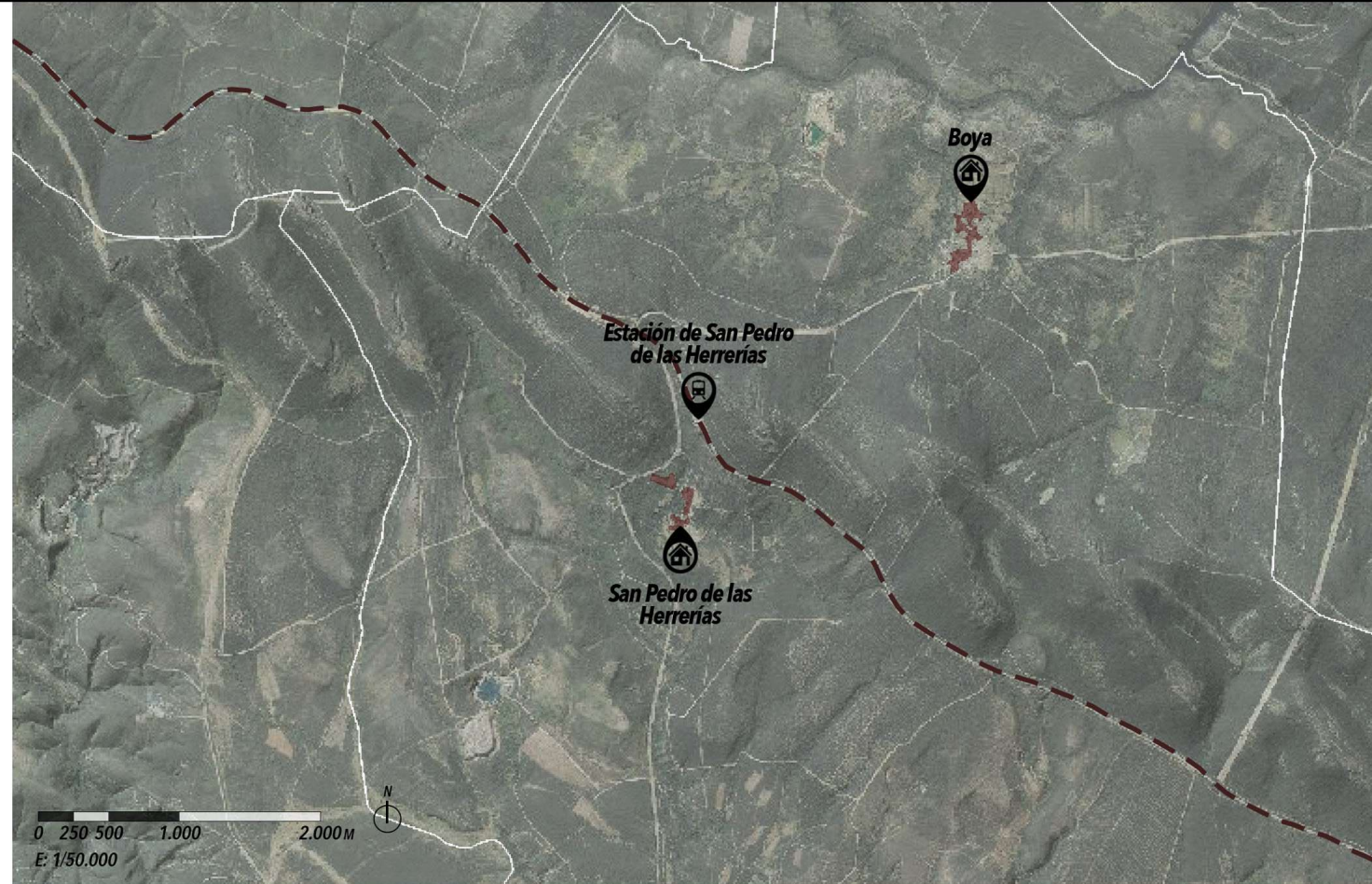
Depósito de agua



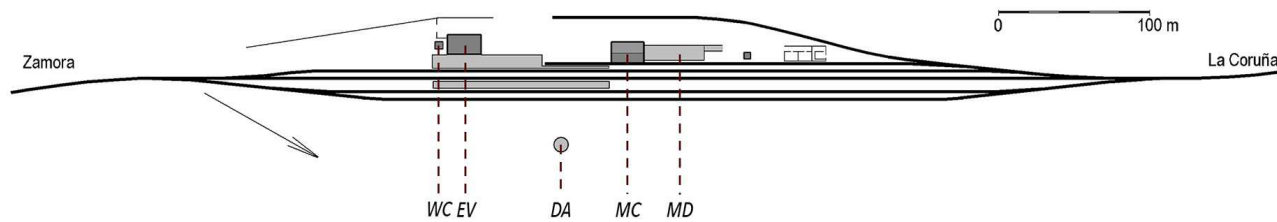
Viviendas auxiliares



Fuente: Grupo Tren Zamora

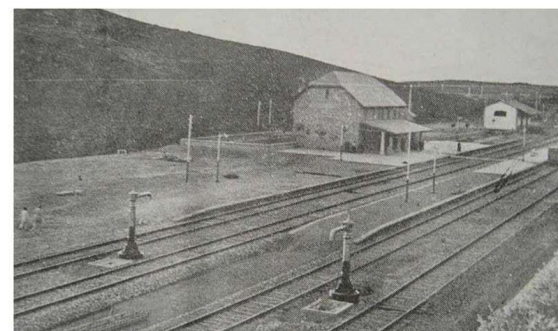
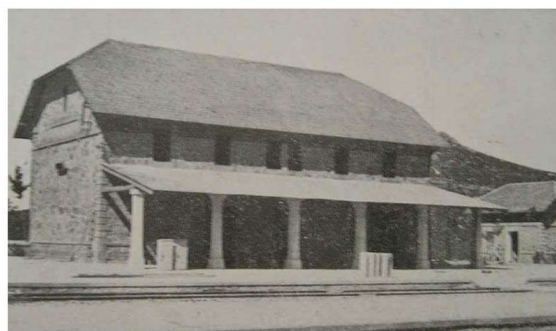


PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de San Pedro de las Herrerías
 Código de estación: 31111
 Punto kilométrico: km. 77,569
 Longitud entre agujas extremas: 649,90 m.
 Altitud: +957,720 m.
 Uso: Apeadero
 Otra información relevante: a pesar de que el edificio de viajeros se encuentre sin uso desde que en 2004 dejase de funcionar la estación el muelle de carga cubierto ha sido rehabilitado en 2019 para dedicarse al almacenaje de y la recogida de carne de caza.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: San Pedro de las Herrerías
 Distancia del pueblo: 1,3 km.
 Tiempo aproximado en coche: 4 min.
 Tiempo aproximado a pie: 15 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-912

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): Bueno
 Vías: Rehabilitadas (2010)
 Aseos exentos (WC): Bueno
 Muelle de mercancías cubierto (MC): Bueno
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): En ruinas
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): No tiene
 Otros elementos de la estación: atípicamente, una de las vías de apartadero discurre por detrás del muelle de carga, llegando casi hasta el andén del edificio de viajeros.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN

Edificio de viajeros



Aseos



Muelle de carga cubierto (con grúas de agua y dinámica)



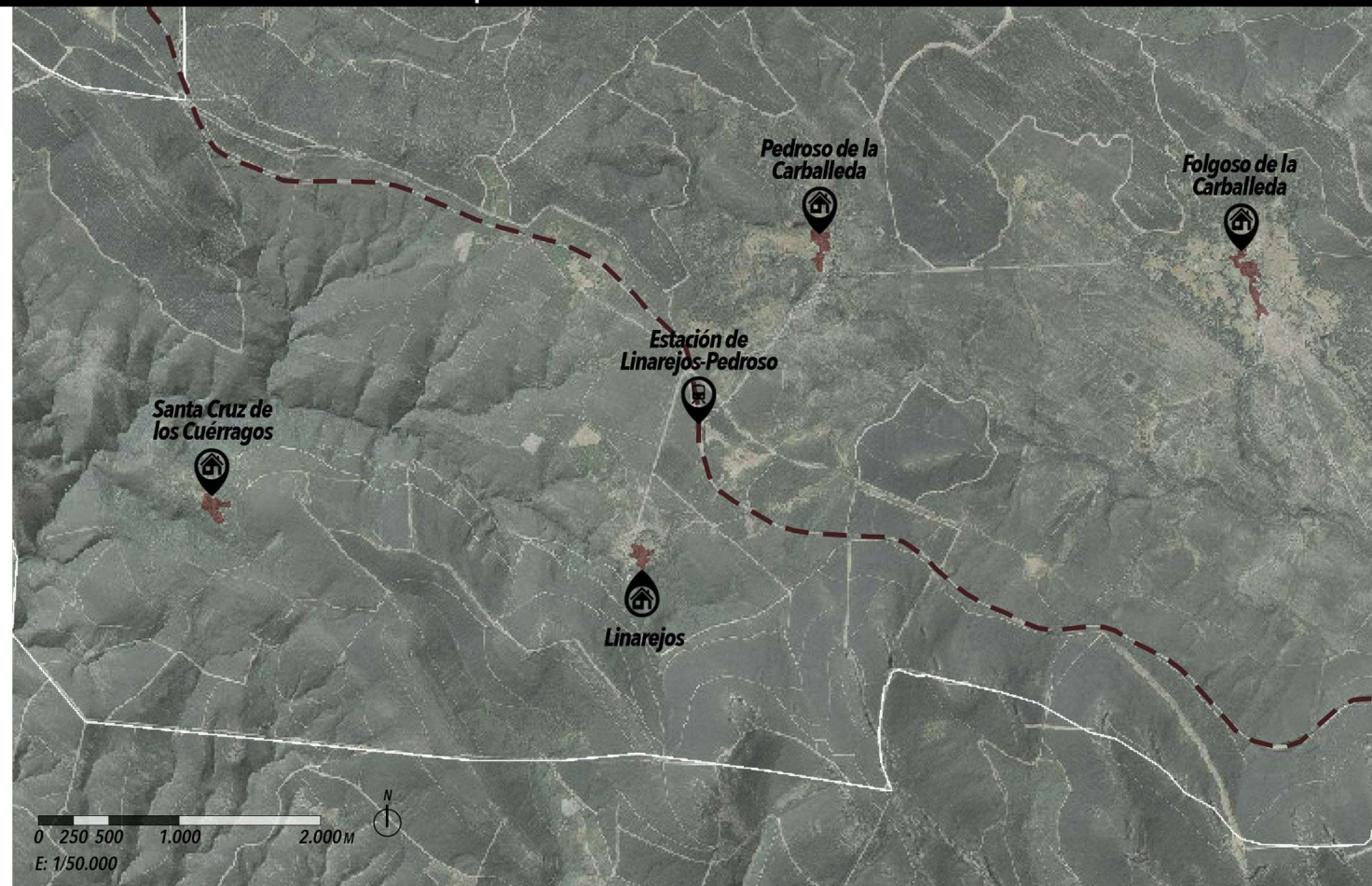
Depósito de agua



Muelle de carga de ganado



Fuente: Grupo Tren Zamora y Asociación Ferroviaria Zamorana



LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Linarejos-Pedroso
 Código de estación: 31112
 Punto kilométrico: km. 88,219
 Longitud entre agujas extremas: 688,00 m.
 Altitud: +966,433 m.
 Uso: Apeadero y vivienda
 Otra información relevante: actualente, junto con la estación de Puebla de Sanabria, esta es la única estación con un edificio de viajeros que mantiene sus puertas abiertas a los usuarios, siendo de acceso libre la sala de espera. Además de como apeadero funciona como residencia privada.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Pedroso de la Carballeda
 Distancia del pueblo: 1,6 km.
 Tiempo aproximado en coche: 4 min.
 Tiempo aproximado a pie: 19 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-P-2640

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): Muy bueno
 Vías: Rehabilitadas (2010)
 Aseos exentos (WC): Abandonado
 Muelle de mercancías cubierto (MC): En ruinas
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): No tiene
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): En ruinas
 Otros elementos de la estación: aparece también el habitual muelle de carga descubierto (MD) equipado con gálibo y báscula.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN

Edificio de viajeros



Aseos



Muelle de carga cubierto



Depósito de agua

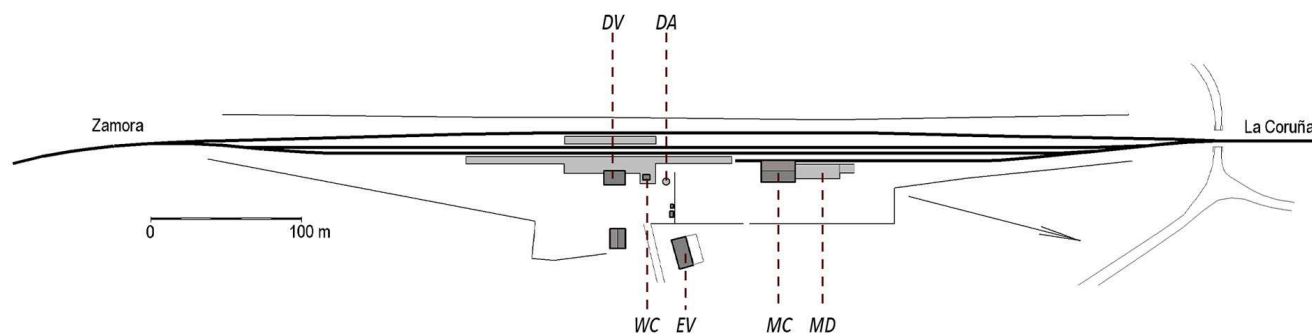


Viviendas auxiliares



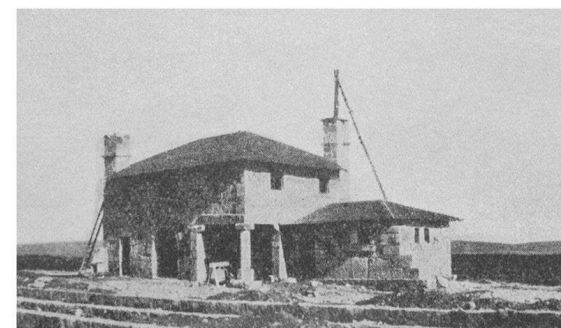
Fuente: Grupo Tren Zamora

PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

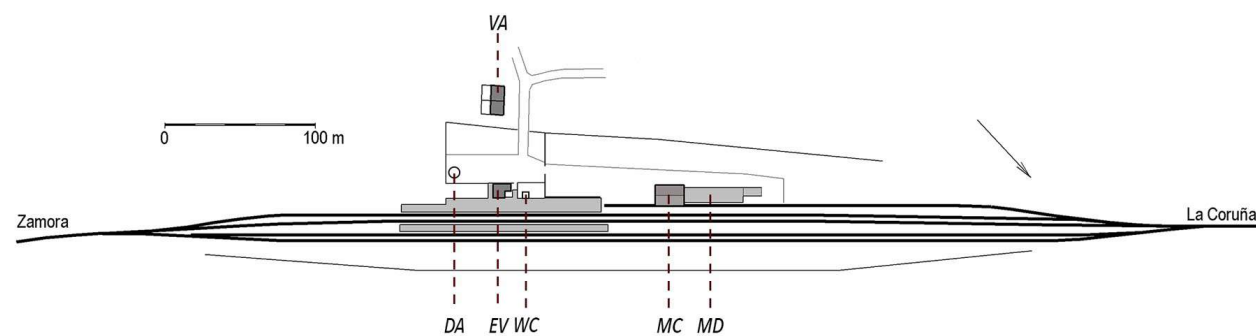
IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario



PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Robledo
 Código de estación: 31113
 Punto kilométrico: km. 95,476
 Longitud entre agujas extremas: 703,00 m.
 Altitud: +964,023 m.
 Uso: Abandonado
 Otra información relevante: muy cercana a la frontera con Portugal, presenta uno de los más deteriorados estados de conservación vistos en toda la línea. A su especialmente desfavorable estado de conservación se suma el casi aún peor estado de las carreteras que es necesario tomar para llegar a él.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Robledo
 Distancia del pueblo: 3,9 km.
 Tiempo aproximado en coche: 11 min.
 Tiempo aproximado a pie: 50 min.
 Tipo de vía: Camino
 Nombre de la vía: Camino de Rihonor a Sandín

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): En ruinas
 Vías: Retiradas (2010)
 Aseos exentos (WC): En ruinas
 Muelle de mercancías cubierto (MC): En ruinas
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): No tiene
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): En ruinas
 Otros elementos de la estación: colindante al muelle de caga cubierto nos encontramos el descubierto (MD) equipado con el habitual gálibo.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN

Edificio de viajeros



Aseos



Muelle de carga cubierto



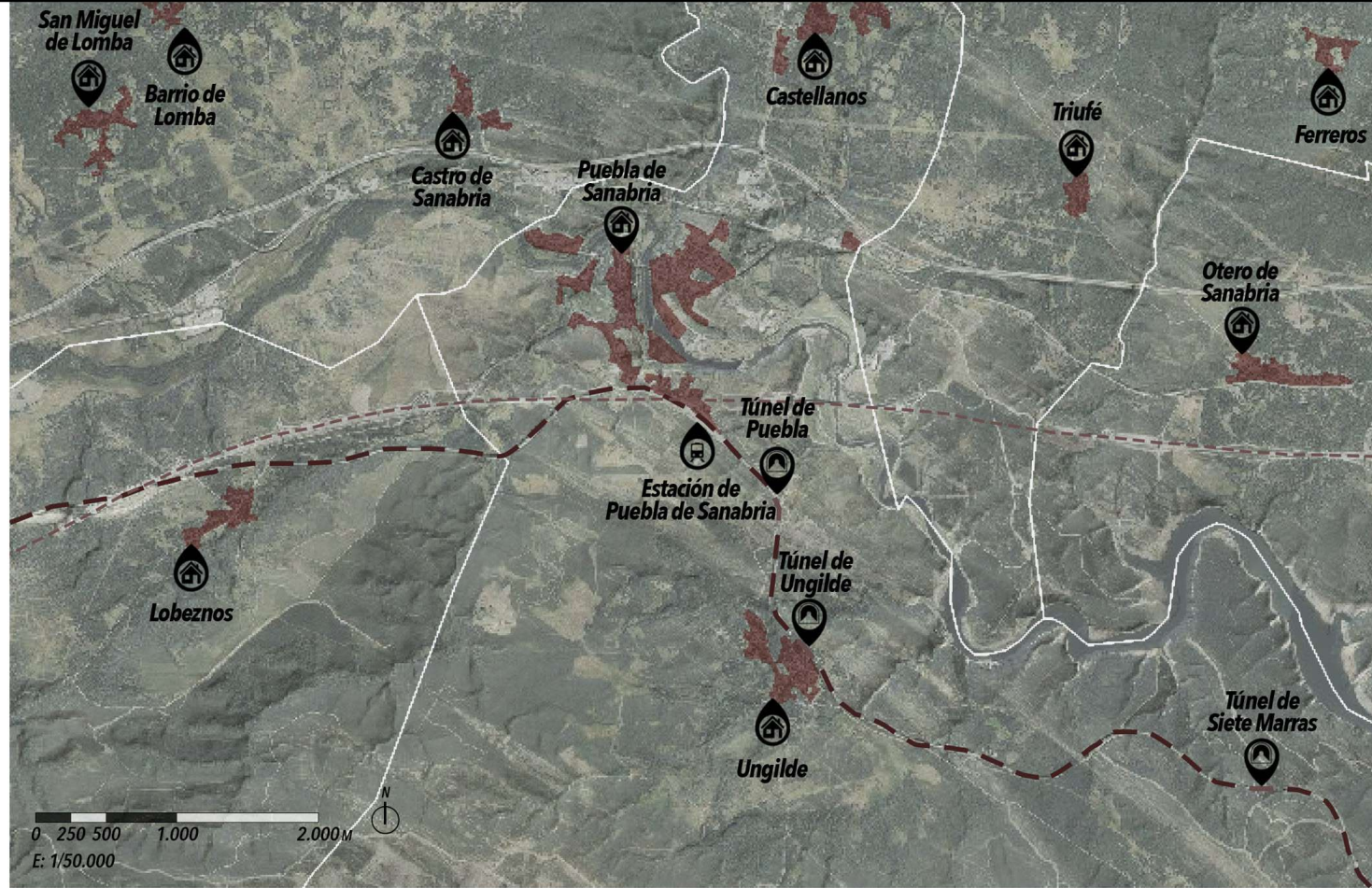
Depósito de agua



Viviendas auxiliares



Fuente: Asociación Zamorana Ferroviaria



LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Puebla de Sanabria
 Código de estación: 31200
 Punto kilométrico: km. 106,871
 Longitud entre agujas extremas: 867,00 m.
 Altitud: +951,863 m.
 Uso: Estación
 Otra información relevante: de un tamaño superior al del resto de las estaciones, esta estaba pensada para ser el final del tramo y, por lo tanto, marcar un hito. En la actualidad es la que tiene una actividad más fuerte, pues supone un final para la línea, ya que el tramo de Puebla de Sanabria a Ourense fue suprimido en junio de 2013.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Puebla de Sanabria
 Distancia del pueblo: 1,8 km.
 Tiempo aproximado en coche: 5 min.
 Tiempo aproximado a pie: 20 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-921

ESTADO DE CONSERVACIÓN

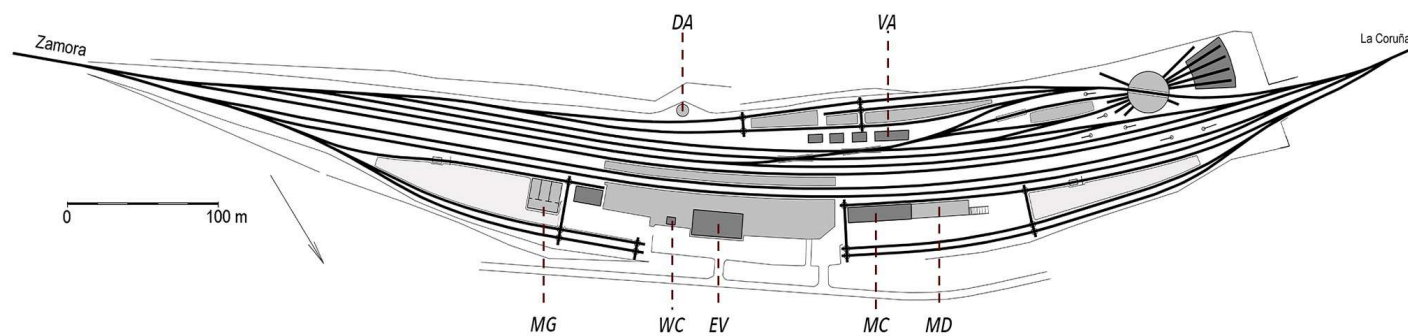
Edificio de viajeros (EV): Muy bueno
 Vías: Rehabilitadas (2010)
 Aseos exentos (WC): Abandonado
 Muelle de mercancías cubierto (MC): Abandonado
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): Abandonado
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): Muy bueno
 Otros elementos de la estación: esta estación cuenta además con un puente giratorio y viviendas auxiliares en el interior de la estación.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN



Fuente: Grupo Tren Zamora

PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario





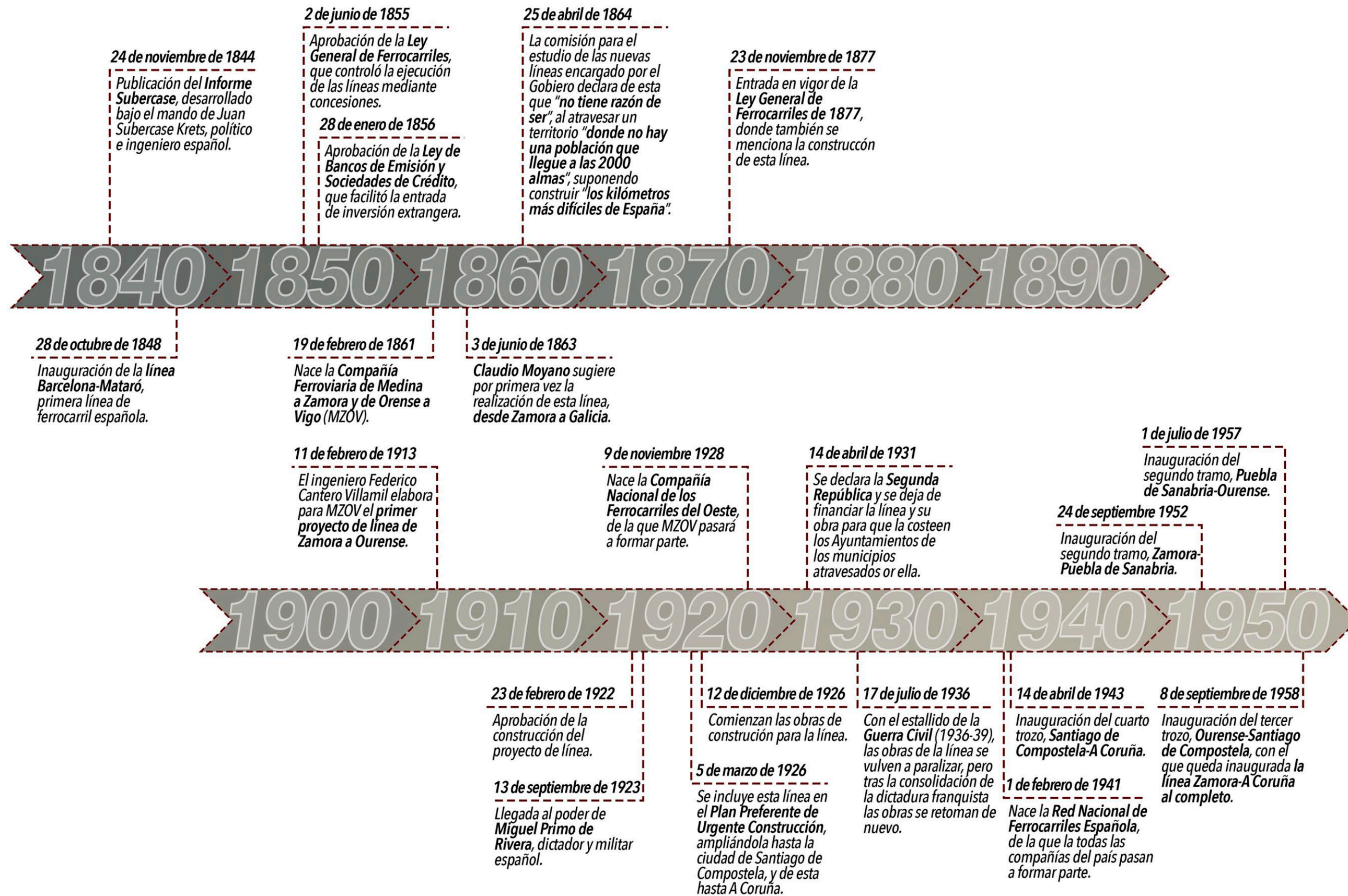
- LEYENDA**
- | | |
|----------------------|-------------------------|
| Estación o apeadero | Museo |
| Núcleo urbano | Espacio natural |
| Ruta de senderismo | Lugares religiosos |
| Ruta ciclista | Restaurante |
| Alojamiento | Yacimiento arqueológico |
| Línea | Línea AVE |
| Carretera provincial | Carretera comarcal |
| Ruta de senderismo | Ruta ciclista |





- LEYENDA**
- | | |
|----------------------|-------------------------|
| Estación o apeadero | Museo |
| Núcleo urbano | Espacio natural |
| Ruta de senderismo | Lugares religiosos |
| Ruta ciclista | Restaurante |
| Alojamiento | Yacimiento arqueológico |
| Línea | Línea AVE |
| Carretera provincial | Carretera comarcal |
| Ruta de senderismo | Ruta ciclista |









LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de la Hiniesta
 Código de estación: 31101
 Punto kilométrico: km. 9,706
 Longitud entre cruces extremos: 730,80 m.
 Altitud: +721,703 m.
 Uso actual: Demolido
 Otra información relevante: ya que se consideró que, debido a su mal estado de conservación, podía suponer un peligro para la seguridad se demolió y se reutilizó el espacio, posteriormente explanado, para construir en él la nueva base de mantenimiento de la también nueva línea de Alta Velocidad que pasaría por allí destino a Galicia.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: La Hiniesta
 Distancia del pueblo: 3'6 km.
 Tiempo aproximado en coche: 5 min.
 Tiempo aproximado a pie: 46 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-902

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): Demolido (2016)
 Vías: Retiradas (2016)
 Aseos exentos (WC): Demolido (2016)
 Muelle de mercancías cubierto (MC): Demolido (2016)
 Depósito de agua (DA): Demolido (2016)
 Muelle de ganado (MG): No tenía
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): Demolido (2016)
 Otros elementos de la estación: espacio dedicado a la carga y descarga de mercancías que hacía las veces de muelle descubierto (MD), dotado con un gálibo y una bascula.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN

Edificio de viajeros



Aseos



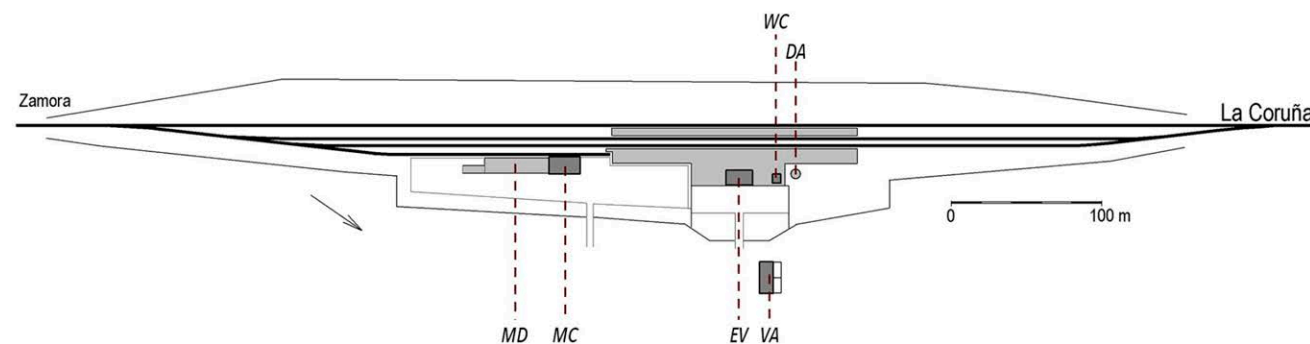
Muelle de carga cubierto



Depósito de agua



PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL

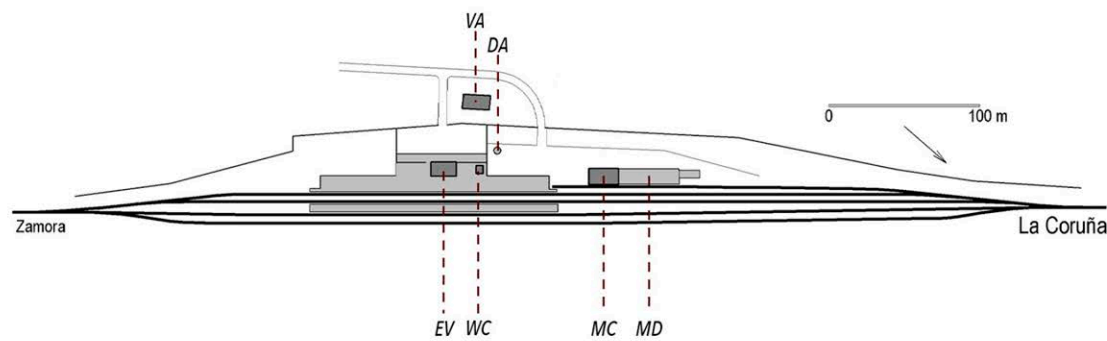


Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

Fuente: Grupo Tren Zamora

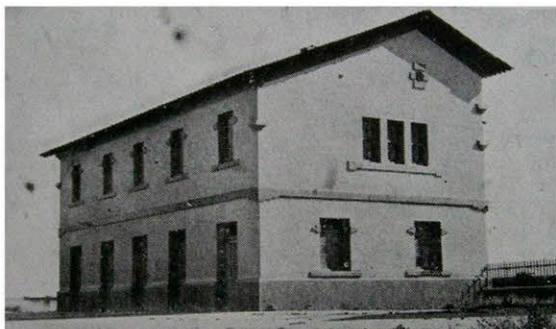


PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Andavías
 Código de estación: 31102
 Punto kilométrico: km. 18,376
 Longitud entre cruces extremos: 687 m.
 Altitud: +723,095 m.
 Uso: Demolido
 Otra información relevante: fue desmontada al completo en diciembre de 2021, cuando tras el desplome de la cubierta de la galería de la segunda planta de su edificio de viajeros en 2019 se denunció ante los medios de comunicación y las redes sociales buscando alertar y generar conciencia sobre su deplorable estado de abandono.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Andavías
 Distancia del pueblo: 3'8 km.
 Tiempo aproximado en coche: 9 min.
 Tiempo aproximado a pie: 47 min.
 Tipo de vía: Camino
 Nombre de la vía: Camino de María Ancha

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): Demolido (2021)
 Vías: Retiradas (2021)
 Aseos exentos (WC): Demolido (2021)
 Muelle de mercancías cubierto (MC): Demolido (2021)
 Depósito de agua (DA): Demolido (2021)
 Muelle de ganado (MG): No tenía
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): Demolido (2021)
 Otros elementos de la estación: amplio espacio dedicado a la carga y descarga de mercancías que hacía las veces de muelle descubierto (MD), dotado con gálibo y bascula.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN

Edificio de viajeros



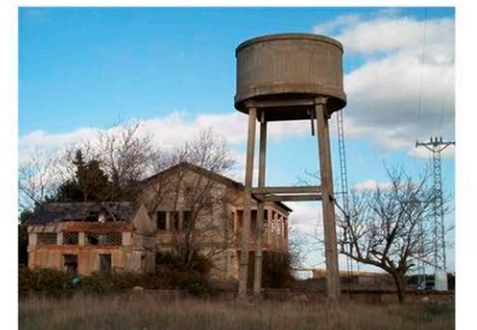
Aseos



Muelle de carga cubierto



Depósito de agua



Viviendas auxiliares



Fuente: Grupo Tren Zamora



INFORMACIÓN PREVIA

Nombre del apeadero: Apeadero de Manzanal-Santa Eufemia del Barco

Punto kilométrico: km. 24,100

Altitud: +687,005 m.

Estado de conservación: En ruinas

Otra información relevante: construido en 1962 para mejorar el funcionamiento de la línea, muy utilizado por pescadores y bañistas hasta su cierre.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Santa Eufemia del Barco

Distancia del pueblo: 3,6 km.

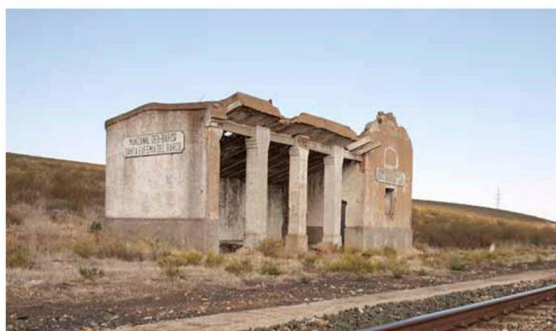
Tiempo aproximado en coche: 9 min.

Tiempo aproximado a pie: 46 min.

Tipo de vía: Camino

Nombre de la vía: Camino Viejo de San Vicentedel Barco

IMÁGEN DEL ESTADO ACTUAL



LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

Fuente: Asociación Ferroviaria Zamorana



LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Túnel
- Viaducto
- Línea
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Carbajales de Alba
 Código de estación: 31103
 Punto kilométrico: km. 30,147
 Longitud entre cruces extremos: 683,15 m.
 Altitud: +773,143 m.
 Uso: Apeadero
 Otra información relevante: su estado de conservación es uno de los mejores, pues se han llevado a cabo en ella distintas labores de mantenimiento, como la sustitución total de la cubierta del edificio de viajeros; el repintado de sus fachadas, su característica más representativa; o la rehabilitación del muelle de carga.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Carbajales de Alba
 Distancia del pueblo: 4,7km.
 Tiempo aproximado en coche: 7 min.
 Tiempo aproximado a pie: 58 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-P-2439

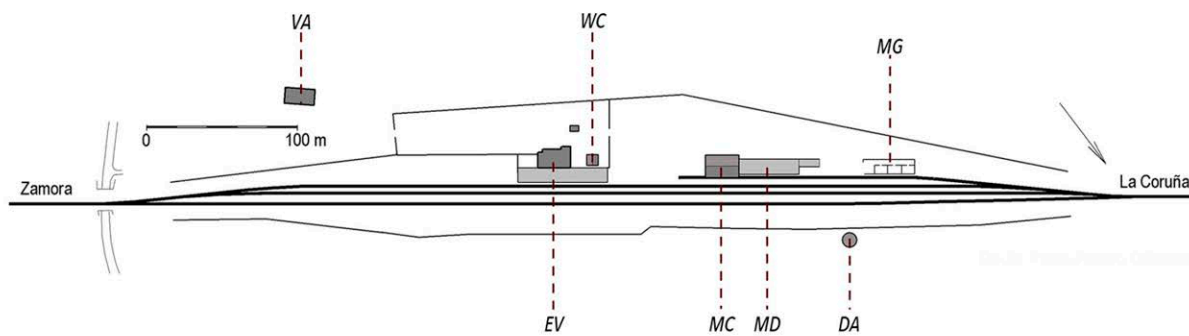
ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): Muy bueno
 Vías: Rehabilitadas (2010)
 Aseos exentos (WC): Abandonado
 Muelle de mercancías cubierto (MC): Bueno
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): Abandonado
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): En ruina
 Otros elementos de la estación: muelle de carga descubierto (MD), con gálibo, báscula y grúa. Se conserva aquí también además un antiguo vagón de cisternas.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN

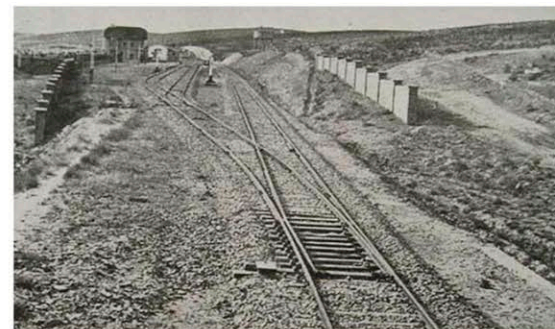


PLANTA DE LA ESTACIÓN



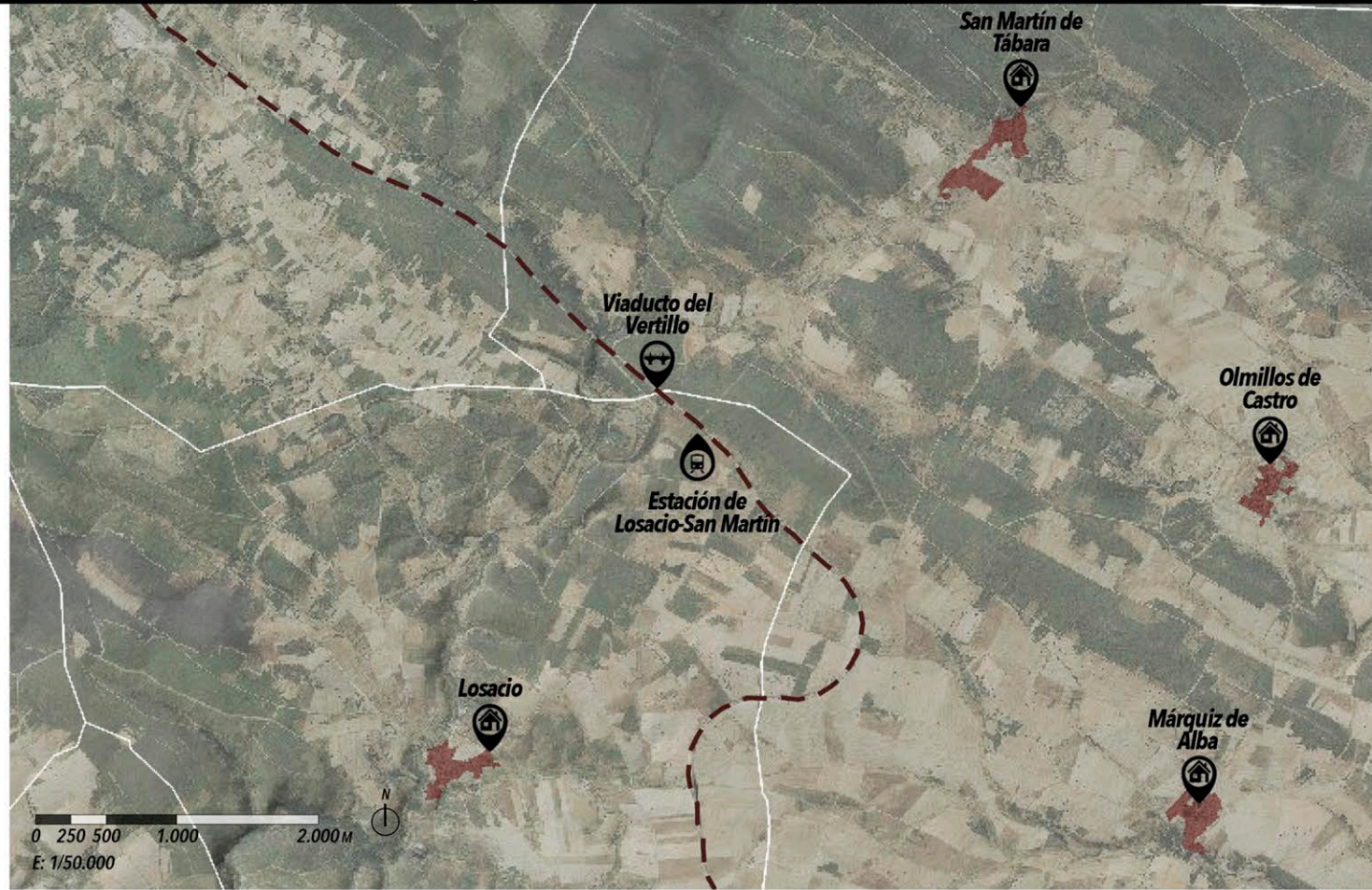
Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

Fuente: Grupo Tren Zamora y Google Maps



LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Losacio-San Martín
 Código de estación: 31104
 Punto kilométrico: km. 39,939
 Longitud entre agujas extremas: 689,50 m.
 Altitud: +802,680 m.
 Uso: Abandonado
 Otra información relevante: en la década de los 90 un rayo cayó sobre la cubierta del edificio de viajeros, provocando un gran incendio que acabó con ella. A raíz de la denuncia ya mencionada, se realizó un análisis del estado de conservación de las estaciones, decidiendo que algunas, entre ellas esta, debía ser demolidas.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Losacio
 Distancia del pueblo: 3,6 km.
 Tiempo aproximado en coche: 7 min.
 Tiempo aproximado a pie: 58 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-902

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): En ruinas
 Vías: Retiradas (2010)
 Aseos exentos (WC): En ruinas
 Muelle de mercancías cubierto (MC): En ruinas
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): No tiene
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): En ruina
 Otros elementos de la estación: amplio espacio dedicado a la carga y descarga de mercancías que hacía las veces de muelle descubierto (MD), dotado con gálibo y báscula.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN

Edificio de viajeros



Aseos



Muelle de carga cubierto, aguada y grúa



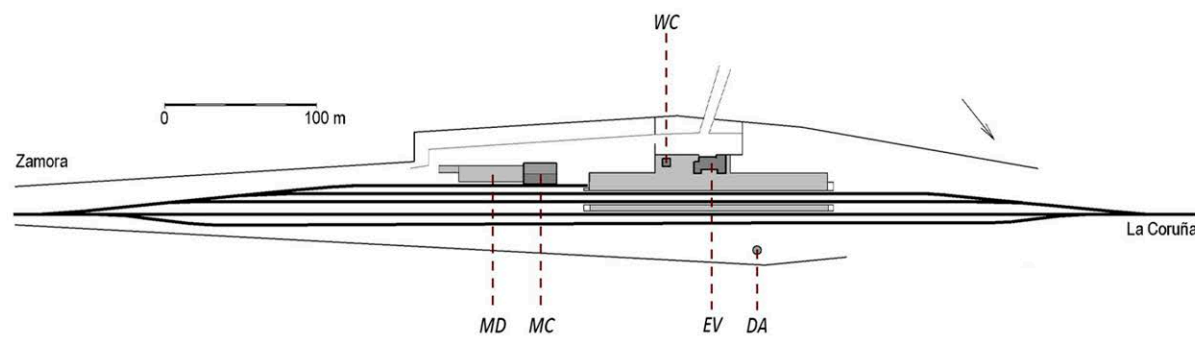
Depósito de agua



Viviendas auxiliares



PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Grupo Tren Zamora y Archivo Histórico Ferroviario



INFORMACIÓN PREVIA

Nombre del apeadero: Apeadero de Ferreruela de Tábara

Punto kilométrico: km. 45,260

Altitud: +842,750 m.

Estado de conservación: Muy bueno

Otra información relevante: construido en 1962 por petición popular de los habitantes de de Ferreruela.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Ferreruela

Distancia del pueblo: 0,3 km.

Tiempo aproximado en coche: 4 min.

Tiempo aproximado a pie: 1 min.

Tipo de vía: Calle

Nombre de la vía: Calle Apeadero

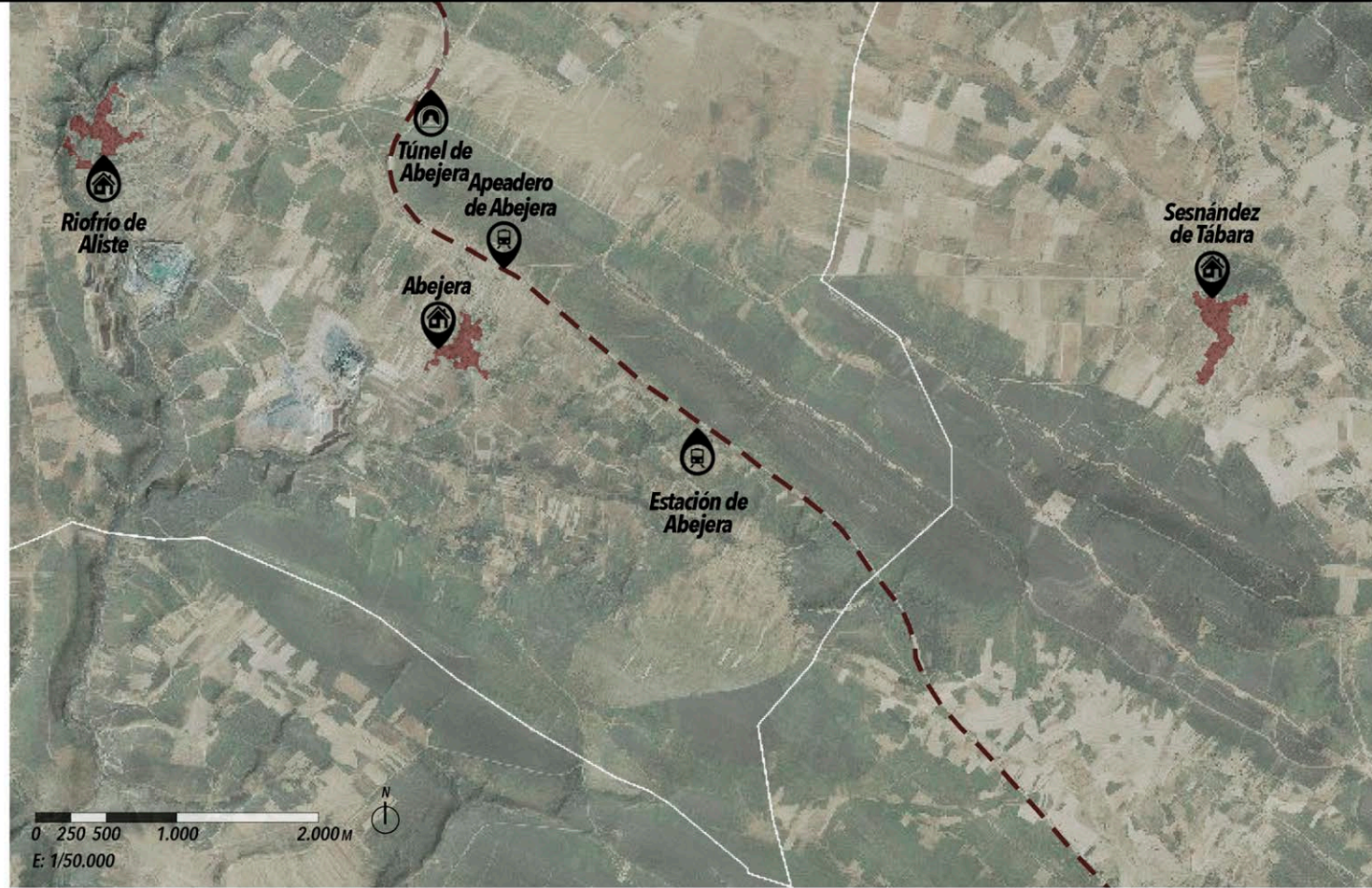
IMÁGEN DEL ESTADO ACTUAL



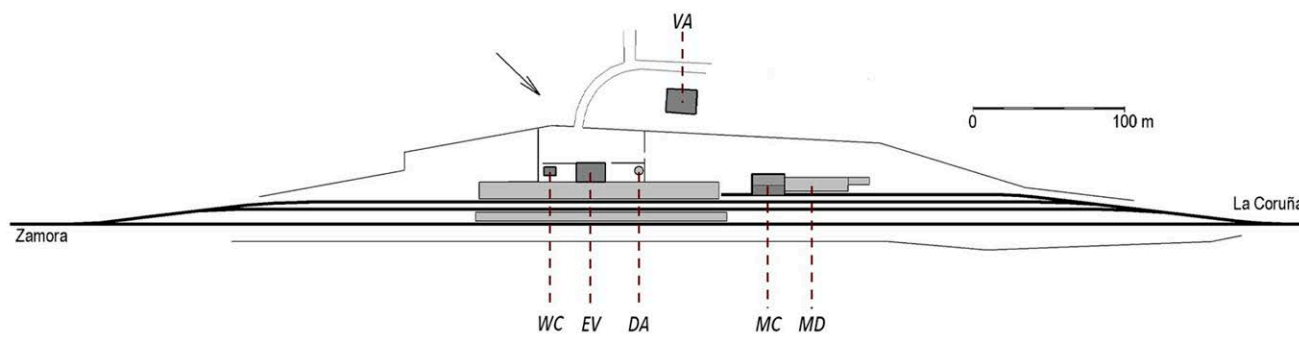
LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

Fuente: Asociación Ferroviaria Zamorana



PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Túnel
- Viaducto
- Línea
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Abejera
 Código de estación: 31107
 Punto kilométrico: km. 50,886
 Longitud entre agujas extremas: 755 m.
 Altitud: +856,300 m.
 Uso: Abandonado
 Otra información relevante: con una historia similar a la de la estación de Losacio-San Martín, el estado de conservación no solo del edificio de viajeros sino de todos los que componen la estación alertó a ADIF, que propuso su demolición en 2019, aunque al igual que con la precedente, ahora mismo esta situación está paralizada.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Abejera
 Distancia del pueblo: 2,2 km.
 Tiempo aproximado en coche: 6 min.
 Tiempo aproximado a pie: 28 min.
 Tipo de vía: Camino
 Nombre de la vía: Camino de los Madroñales

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): En ruinas
 Vías: Retiradas (2010)
 Aseos exentos (WC): En ruinas
 Muelle de mercancías cubierto (MC): En ruinas
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): No tiene
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): En ruina
 Otros elementos de la estación: en el año 1077 se inauguró un apeadero dos kilómetros más adelante para acercar la parada del tren al municipio.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN

Edificio de viajeros



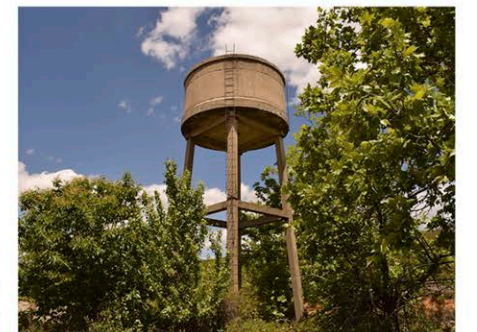
Aseos



Muelle de carga cubierto



Depósito de agua



Viviendas auxiliares



Fuente: Grupo Tren Zamora



INFORMACIÓN PREVIA

Nombre del apeadero: Apeadero de Abejera

Punto kilométrico: km. 52,150

Altitud: +858,005 m.

Estado de conservación: Muy bueno

Otra información relevante: construido en 1977 para acercar la parada del ferrocarril al municipio, anteriormente realizada en la estación.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Abejera

Distancia del pueblo: 0,7 km.

Tiempo aproximado en coche: 2 min.

Tiempo aproximado a pie: 8 min.

Tipo de vía: Calle

Nombre de la vía: Calle Escuela

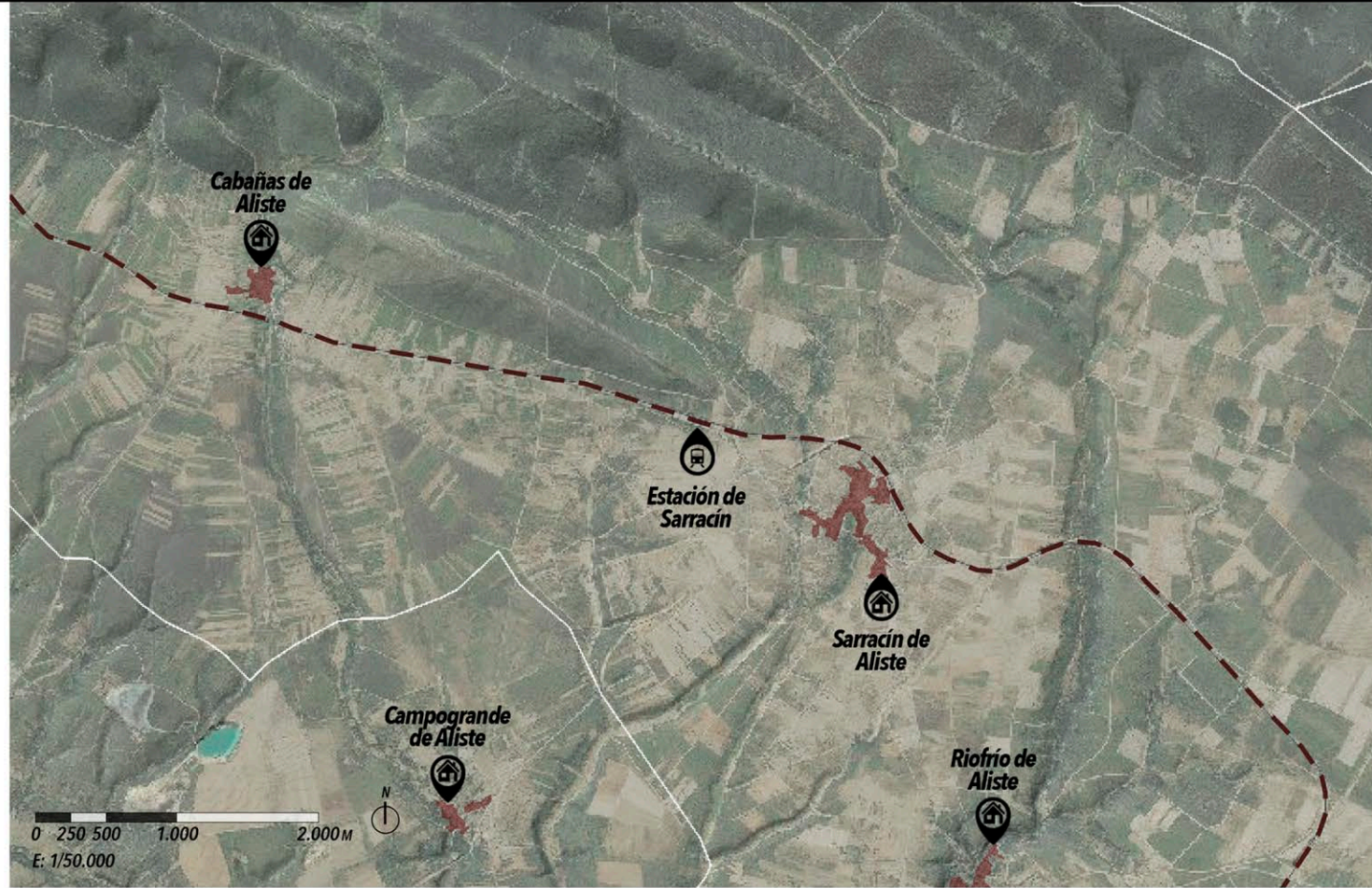
IMÁGEN DEL ESTADO ACTUAL



LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

Fuente: Asociación Ferroviaria Zamorana



LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Sarracín de Aliste
 Código de estación: 31108
 Punto kilométrico: km. 61,310
 Longitud entre agujas extremas: 713,30 m.
 Altitud: +869,752 m.
 Uso: Apeadero
 Otra información relevante: sensiblemente mejor conservada que el resto de estaciones de la línea, ha sabido mantener una unidad estética en todos los edificios del conjunto muy similar a la imagen original. Hasta el año 1998 contó con factor de seguridad, pero en la actualidad solo funciona como apeadero.

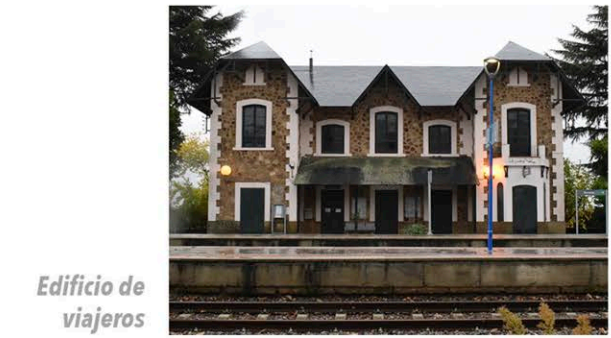
RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Sarracín de Aliste
 Distancia del pueblo: 1,6 km.
 Tiempo aproximado en coche: 4 min.
 Tiempo aproximado a pie: 21 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-P-2434

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): Muy bueno
 Vías: Rehabilitadas (2010)
 Aseos exentos (WC): Muy bueno
 Muelle de mercancías cubierto (MC): Abandonado
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): No tiene
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): Abandonado
 Otros elementos de la estación: a diferencia del resto de estaciones, vemos señales de que el grupo de viviendas auxiliar estuvo habitado hasta hace poco.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN



Edificio de viajeros



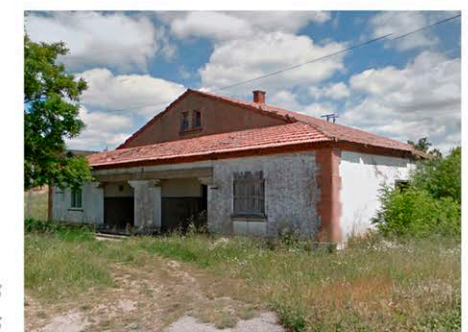
Aseos



Muelle de carga cubierto



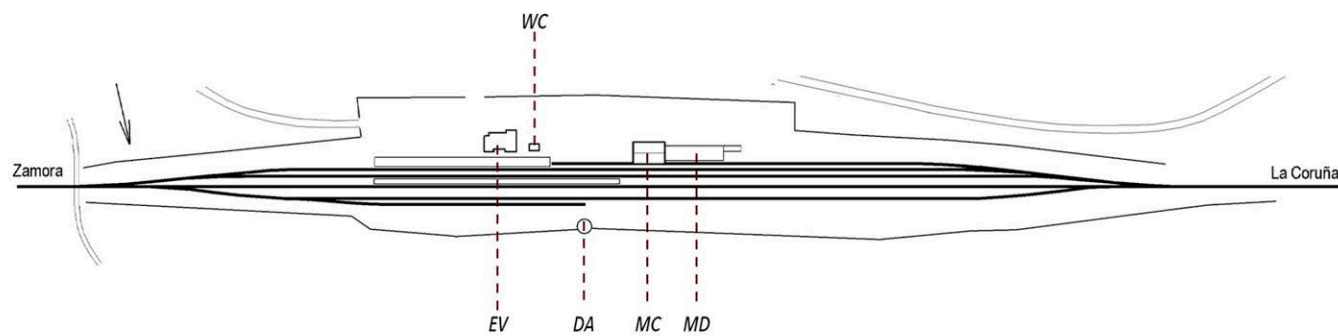
Depósito de agua



Viviendas auxiliares

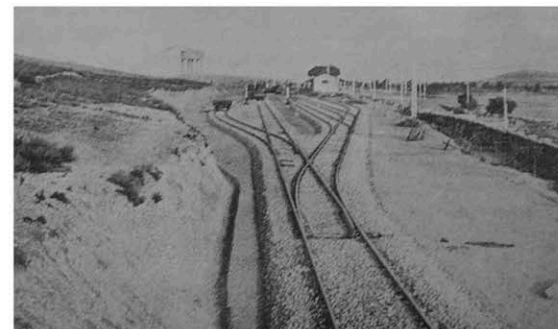
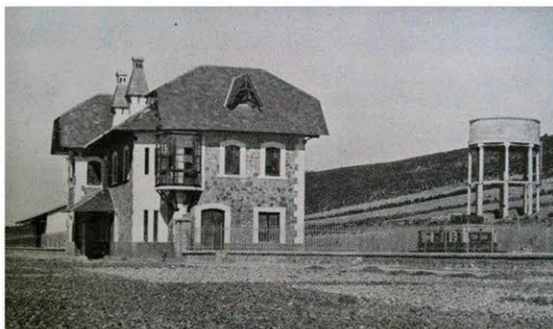
Fuente: Grupo Tren Zamora y Google Maps

PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario



INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Apeadero de Cabañas de Tábara

Punto kilométrico: km. 64,818

Altitud: +886,010 m.

Estado de conservación: Muy bueno

Otra información relevante: construido en 1962 para mejorar el funcionamiento de la línea

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Cabañas de Tábara

Distancia del pueblo: 0,2 km.

Tiempo aproximado en coche: 1 min.

Tiempo aproximado a pie: 3 min.







Tipo de vía: Calle

Nombre de la vía: Calle Tras Casa

IMÁGEN DEL ESTADO ACTUAL



LEYENDA

-  Estación o apeadero
-  Túnel
-  Núcleo urbano
-  Viaducto
-  Línea
-  Línea AVE

Fuente: Asociación Ferroviaria Zamorana



LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de La Torre de Aliste-Pobladura
 Código de estación: 31110
 Punto kilométrico: km. 69,979
 Longitud entre agujas extremas: 651,86 m.
 Altitud: +915,005 m.
 Uso: Abandonado
 Otra información relevante: esta estación es una de las que aparece incluida en el proyecto demolición que presentó ADIF en 2019, pero en la actualidad ese proceso se encuentra paralizado. Un incendio forestal reciente ha deteriorado aún más su estado de conservación, quemando su cubierta.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Las Torres de Aliste
 Distancia del pueblo: 4,3 km.
 Tiempo aproximado en coche: 48 min.
 Tiempo aproximado a pie: 6 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-914

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): En ruinas
 Vías: Retiradas (2010)
 Aseos exentos (WC): En ruinas
 Muelle de mercancías cubierto (MC): En ruinas
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): No tiene
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): En ruinas
 Otros elementos de la estación: contaba con un espacio descubierto dedicado a la carga (MD) y descara de mercancías, al igual que el resto equipado con grúa dinámica, gálibo y báscula.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN

Edificio de viajeros



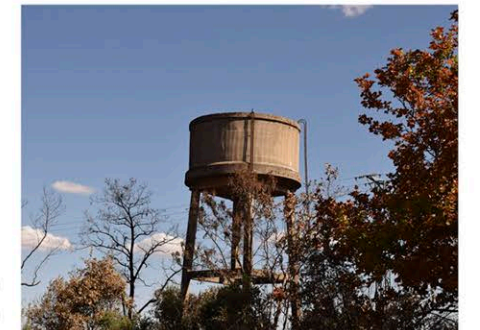
Aseos



Muelle de carga cubierto



Depósito de agua

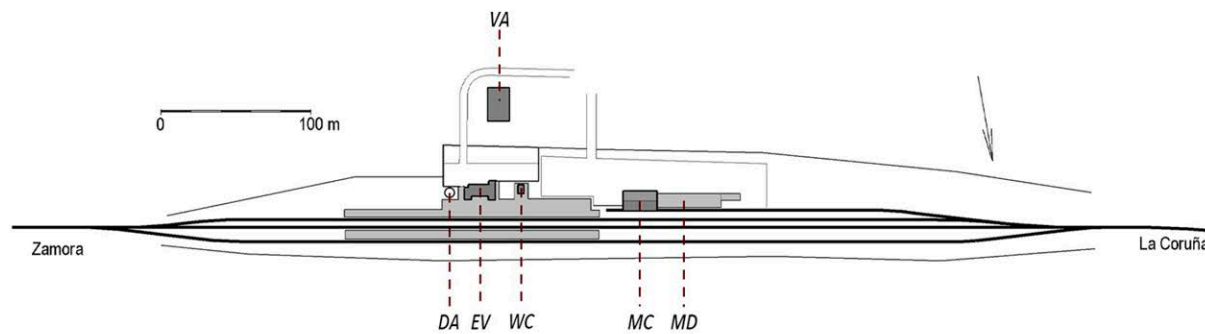


Viviendas auxiliares



Fuente: Grupo Tren Zamora

PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario



LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Túnel
- Viaducto
- Línea
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de San Pedro de las Herrerías
 Código de estación: 31111
 Punto kilométrico: km. 77,569
 Longitud entre agujas extremas: 649,90 m.
 Altitud: +957,720 m.
 Uso: Apeadero
 Otra información relevante: a pesar de que el edificio de viajeros se encuentre sin uso desde que en 2004 dejase de funcionar la estación el muelle de carga cubierto ha sido rehabilitado en 2019 para dedicarse al almacenaje de y la recogida de carne de caza.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: San Pedro de las Herrerías
 Distancia del pueblo: 1,3 km.
 Tiempo aproximado en coche: 4 min.
 Tiempo aproximado a pie: 15 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-912

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): Bueno
 Vías: Rehabilitadas (2010)
 Aseos exentos (WC): Bueno
 Muelle de mercancías cubierto (MC): Bueno
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): En ruinas
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): No tiene
 Otros elementos de la estación: atípicamente, una de las vías de apartadero discurre por detrás del muelle de carga, llegando casi hasta el andén del edificio de viajeros.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN

Edificio de viajeros



Aseos



Muelle de carga cubierto (con grúas de agua y dinámica)



Depósito de agua

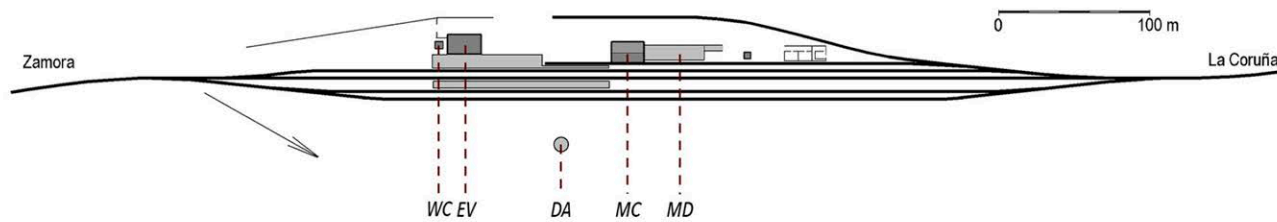


Muelle de carga de ganado



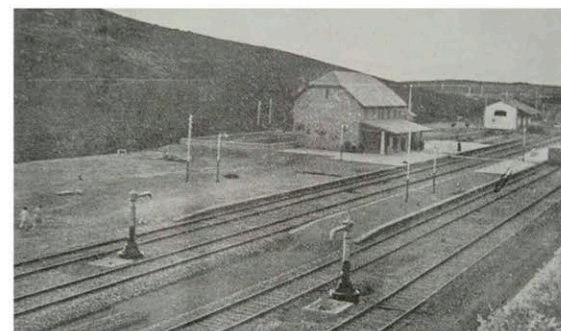
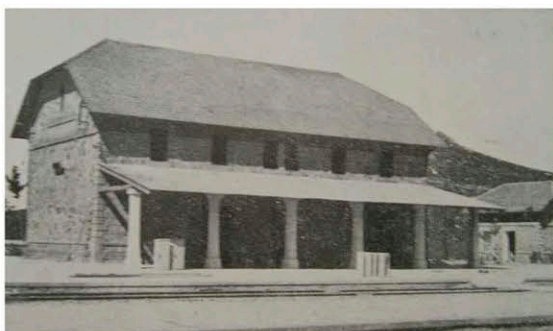
Fuente: Grupo Tren Zamora y Asociación Ferroviaria Zamorana

PLANTA DE LA ESTACIÓN

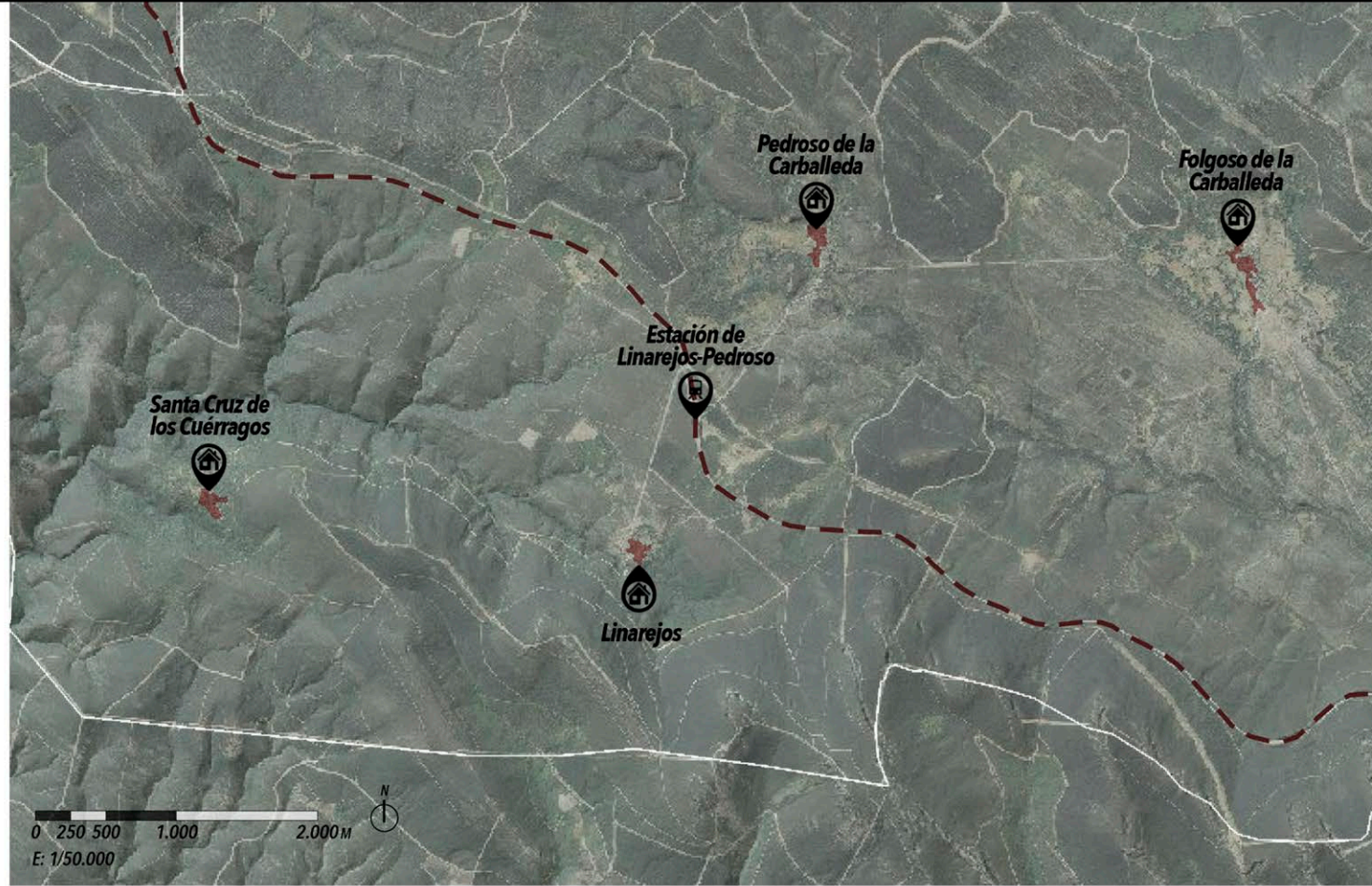


Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario



LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Linarejos-Pedroso
 Código de estación: 31112
 Punto kilométrico: km. 88,219
 Longitud entre agujas extremas: 688,00 m.
 Altitud: +966,433 m.
 Uso: Apeadero y vivienda
 Otra información relevante: actualente, junto con la estación de Puebla de Sanabria, esta es la única estación con un edificio de viajeros que mantiene sus puertas abiertas a los usuarios, siendo de acceso libre la sala de espera. Además de como apeadero funciona como residencia privada.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Pedroso de la Carballeda
 Distancia del pueblo: 1,6 km.
 Tiempo aproximado en coche: 4 min.
 Tiempo aproximado a pie: 19 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-P-2640

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): Muy bueno
 Vías: Rehabilitadas (2010)
 Aseos exentos (WC): Abandonado
 Muelle de mercancías cubierto (MC): En ruinas
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): No tiene
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): En ruinas
 Otros elementos de la estación: aparece también el habitual muelle de carga descubierto (MD) equipado con gálibo y báscula.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN

Edificio de viajeros



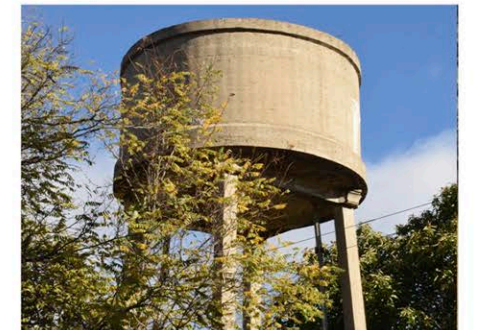
Aseos



Muelle de carga cubierto



Depósito de agua

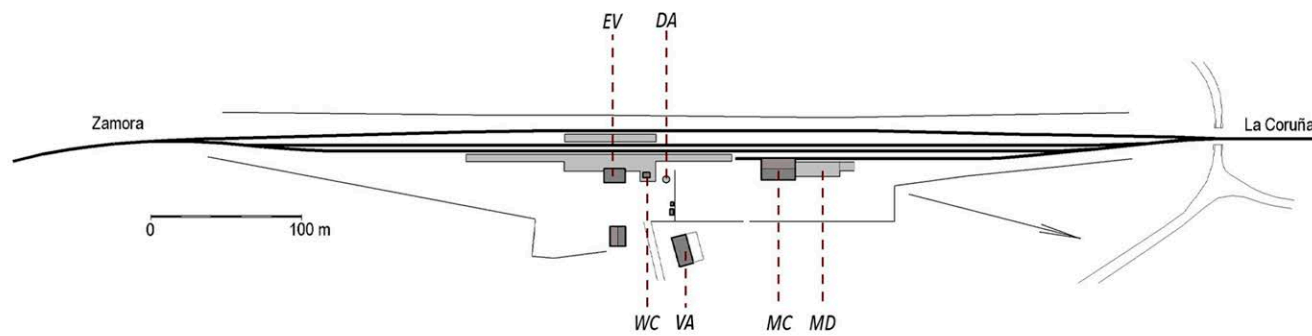


Viviendas auxiliares



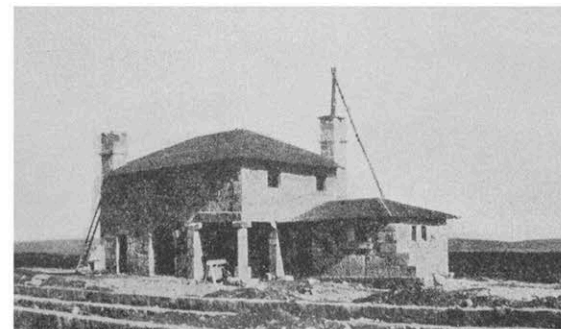
Fuente: Grupo Tren Zamora

PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

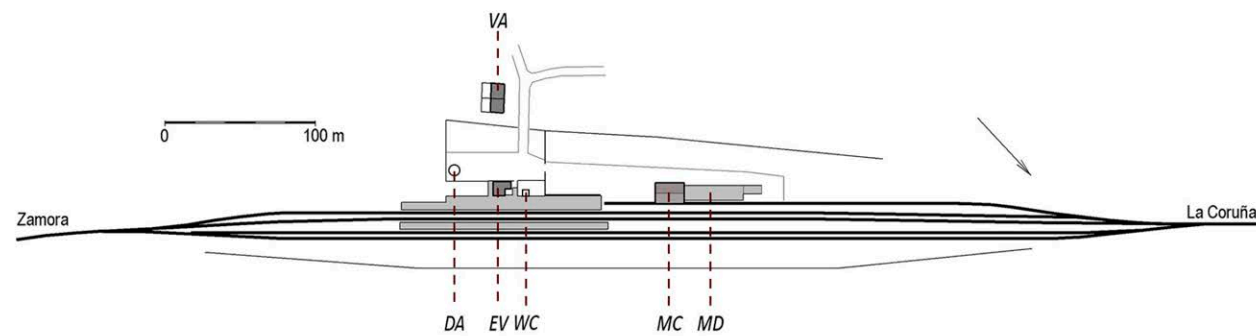
IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

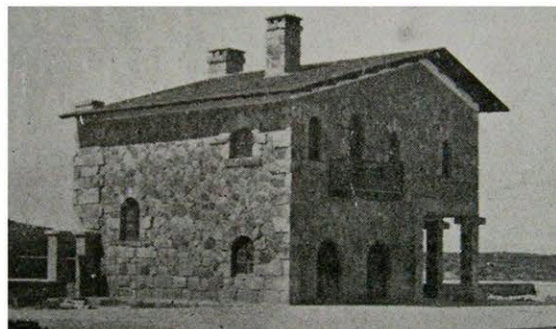


PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Robledo
 Código de estación: 31113
 Punto kilométrico: km. 95,476
 Longitud entre agujas extremas: 703,00 m.
 Altitud: +964,023 m.
 Uso: Abandonado
 Otra información relevante: muy cercana a la frontera con Portugal, presenta uno de los más deteriorados estados de conservación vistos en toda la línea. A su especialmente desfavorable estado de conservación se suma el casi aún peor estado de las carreteras que es necesario tomar para llegar a él.

RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Robledo
 Distancia del pueblo: 3,9 km.
 Tiempo aproximado en coche: 11 min.
 Tiempo aproximado a pie: 50 min.
 Tipo de vía: Camino
 Nombre de la vía: Camino de Rihonor a Sandín

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): En ruinas
 Vías: Retiradas (2010)
 Aseos exentos (WC): En ruinas
 Muelle de mercancías cubierto (MC): En ruinas
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): No tiene
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): En ruinas
 Otros elementos de la estación: colindante al muelle de caga cubierto nos encontramos el descubierto (MD) equipado con el habitual gálibo.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN



Edificio de viajeros



Aseos



Muelle de carga cubierto

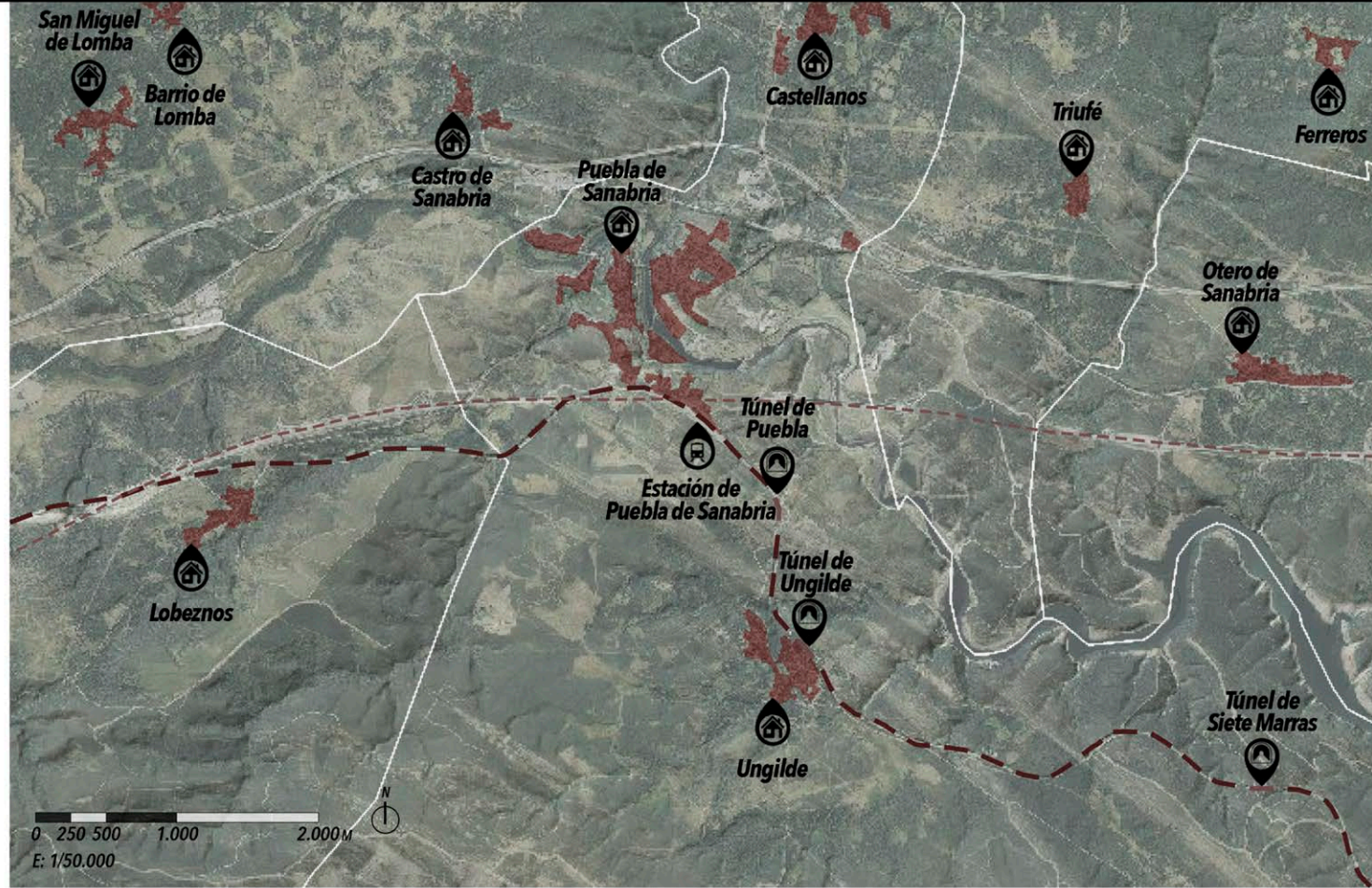


Depósito de agua



Viviendas auxiliares

Fuente: Asociación Zamorana Ferroviaria



LEYENDA

- Estación o apeadero
- Núcleo urbano
- Línea
- Túnel
- Viaducto
- Línea AVE

INFORMACIÓN PREVIA

Nombre de la estación: Estación de Puebla de Sanabria
 Código de estación: 31200
 Punto kilométrico: km. 106,871
 Longitud entre agujas extremas: 867,00 m.
 Altitud: +951,863 m.
 Uso: Estación
 Otra información relevante: de un tamaño superior al del resto de las estaciones, esta estaba pensada para ser el final del tramo y, por lo tanto, marcar un hito. En la actualidad es la que tiene una actividad más fuerte, pues supone un final para la línea, ya que el tramo de Puebla de Sanabria a Ourense fue suprimido en junio de 2013.

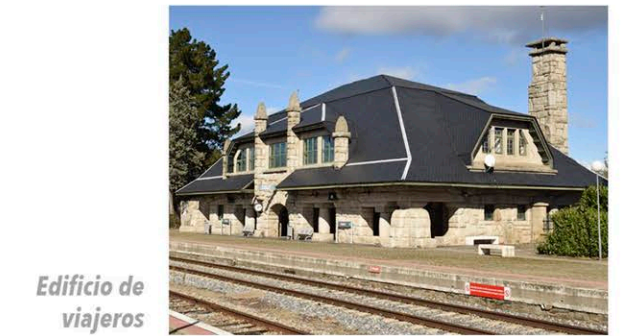
RELACIÓN CON SU ENTORNO

Municipio más vinculado: Puebla de Sanabria
 Distancia del pueblo: 1,8 km.
 Tiempo aproximado en coche: 5 min.
 Tiempo aproximado a pie: 20 min.
 Tipo de vía: Carretera provincial
 Nombre de la vía: ZA-921

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Edificio de viajeros (EV): Muy bueno
 Vías: Rehabilitadas (2010)
 Aseos exentos (WC): Abandonado
 Muelle de mercancías cubierto (MC): Abandonado
 Depósito de agua (DA): Abandonado
 Muelle de ganado (MG): Abandonado
 Grupo de viviendas auxiliares (VA): Muy bueno
 Otros elementos de la estación: esta estación cuenta además con un puente giratorio y viviendas auxiliares en el interior de la estación.

ELEMENTOS PRINCIPALES QUE LA INTEGRAN



Edificio de viajeros



Muelle de carga cubierto



Viviendas auxiliares exteriores



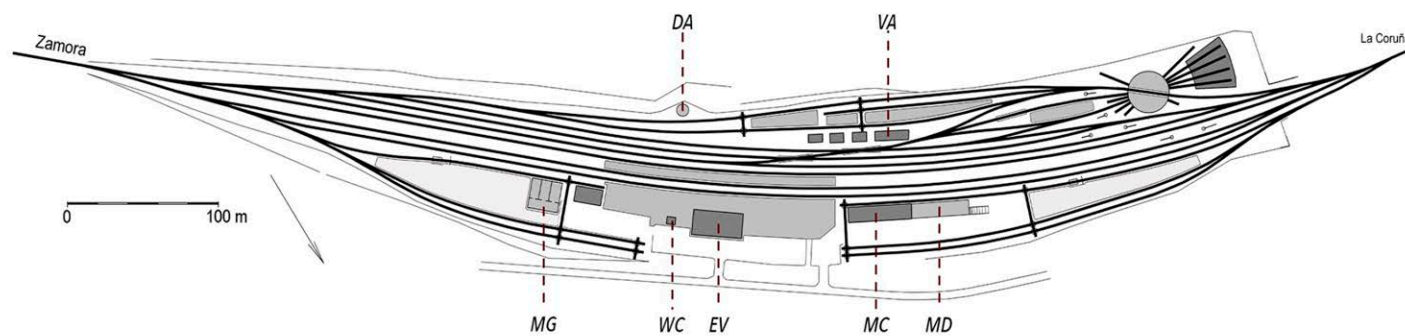
Viviendas auxiliares interiores



Puente giratorio

Fuente: Grupo Tren Zamora

PLANTA DE LA ESTACIÓN



Fuente: Pedro Pintado Quintana

IMÁGENES DEL ESTADO ORIGINAL



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario







