LOS RAILES SILENCIOSOS: EL FERROCARRIL EN ARANDA DE DUERO.

José Ignacio Sánchez Rivera

Aranda y su comarca no han tenido suerte con el ferrocarril: llegó tarde y se fue pronto sin dejar una huella demasiado profunda, pero no por ello imperceptible. Pues bien, de esta huella vamos a hablar en esta ocasión.

LAS COMUNICACIONES DE LA RIBERA EN EL SIGLO XIX

En el momento de la irrupción del ferrocarril el espacio geográfico de la Ribera estaba muy bien comunicado por caminos y cañadas.

Bien es cierto que la que fuera importante red de cañadas perdía importancia a pasos agigantados. Por el puente de Aranda pasaba la Burgalesa que venía en paralelo a la recién creada Nacional I, y se cruzaba al pie del puerto de Somosierra con la Segoviana, que transitaba por la falda norte de la sierra para dirigirse a las montañas de Urbión y la Demanda[1]. Las comunicaciones capilares entre ellas eran abundantes, y un ramal entre ambas cruzaba el Duero por el puente de Vadocondes. Aunque siguieron siendo utilizadas hasta mediados del siglo XX, su valor se redujo sensiblemente.

Contaba con una de las más importantes carreteras de España: la Nacional I, una de las carreteras radiales impulsadas por los Borbones ilustrados del Setecientos para unir Madrid con París a través de Burgos. Aunque estuvo en obras en repetidas ocasiones, especialmente en el paso de Somosierra[2], podemos considerar que estaba terminada en torno a 1820.

Si la Nacional I es el gran eje norte - sur, el eje transversal, el que sigue el valle del Duero, no tardó en acometerse con la realización de la Carretera de Valladolid a Calatayud, que hoy conocemos como la Nacional de Soria o de Valladolid, dependiendo del sentido que tomemos. Las obras más representativas de esta infraestructura son sus puentes, que se terminaron poco más tarde de 1850. Aún podemos ver el puente de Tudela sobre el Duero, el de Peñafiel sobre el Duratón, dentro del casco urbano, o el de Fuentecén sobre el Riaza, que pertenecen a este trazado. En sentido Soria, se aprovechó la infraestructura existente para salvar el Duero en La Vid o en Soria capital, aunque hubo de hacerse obra nueva en Osma sobre el Ucero[3].

En definitiva, que cuando los primeros carriles ferroviarios se tendían en España entre Barcelona y Mataró (1848) o entre Madrid y Aranjuez (1851), la red de carreteras ribereñas había ya completado un trazado cruciforme con intersección en Aranda.

Aparte de estas carreteras se mantenía la densa red de puentes sobre el Duero con su continuación en el Esgueva y el Arlanza[4] que garantizaban una comunicación fluida norte sur a través de una

[1] MONEO, J. Y NEBREDA, F. "Viajeros por la Mesta", en *Estudio e investigación - Biblioteca nº 8*, pp. 133-161. Aranda de Duero (Burgos), 1993. Ver también: GARCÍA MARTÍN, P. coord. *Cañadas, cordeles y veredas*. Junta de C. y L. Valladolid, 1991.

[2] MADRAZO, S. *El sistema de transportes en España*, 1750-1850 (2 tomos). Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Ediciones Turner. Madrid, 1984.

[3] Dirección General de OO. PP. *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España*, en 1856 (facsímil). Ministerio de Fomento (Imprenta Nacional). Madrid (Madrid), 2001. Donde se describe el estado de las obras en ese año crucial.

[4] SÁNCHEZ RIVERA, J. I. "Puentes del siglo XVIII en la Ribera Burgalesa". *Estudio e Investigación nº 20: Ensenadas del Duero ilustrado*. Excelentísimo Ayuntamiento. Aranda de Duero (Burgos), 2005.

La vegetación invade el puente del Riaza, entre Roa y Berlangas, después de que la línea de Valladolid – Ariza ha sido abandonada. (Fig. 1).

tupida red de capilares cuya conservación, eso sí, dejaba mucho que desear en relación con los niveles de calidad que estaban imponiendo las nuevas carreteras del Estado[5].

A pesar de contar con estas comunicaciones, los ferrocarriles no pusieron su vista en Aranda y su comarca, ya que la comunicación Madrid – París buscó caminos más fáciles que la Nacional I. Un simple análisis sobre un mapa de relieve nos enseñaría que aproximarse hasta Somosierra desde Madrid no es fácil y exige el paso del Portezuelo antes de cruzar el Lozoya en Buitrago y encarar la subida al puerto. Si se sigue un camino más fácil, aunque algo más largo, como era el antiguo camino real a Torrelaguna, siguiendo el río Jarama, nos enfrentamos a unas complicadísimas rampas para ganar el puerto, que el ferrocarril no podía permitirse por tener limitada su pendiente a las 20 ó, como máximo, 25 milésimas, es decir, del 2 al 2,5%.

Pero no creamos que después de pasar la sierra la cosa mejoraba, ya que se debían cruzar varios ríos perpendicularmente, sin poder seguir el valle de ninguno. Esto exigía un trazado con continuas subidas y bajadas que repercutía a perpetuidad en los gastos de explotación del ferrocarril, por lo que se desestimó.

El trazado elegido atravesó la sierra bordeándola por El Escorial, palacio de verano de los Reyes y Panteón Real, llegaba a Ávila, capital de provincia, cruzaba la amplia llanura de Arévalo jugando con el Adaja, y al Duero lo franqueaba junto a Viana para llegar a Valladolid, capital de provincia y centro administrativo, comercial, militar e industrial. Luego, siguiendo cómodamente el valle del Pisuerga, Arlanza y Arlanzón se llegaba a Burgos sin mayores sobresaltos. Como vemos, este trazado tenía bastantes ventajas de índole económica y geográfica frente al directo, lo que supuso la disociación de carretera y ferrocarril: mientras la primera iba por Aranda, el segundo fijó su epicentro en Valladolid, comenzándose las obras en 1856.

Aranda y toda la comarca ribereña quedaron en la práctica apartadas del influjo ferroviario, a pesar de que ya registrara una solicitud de concesión de un ferrocarril entre Valladolid y Ariza (Zaragoza) en una fecha tan temprana como 1845, antes incluso que la inauguración del Barcelona – Mataró, pero esta concesión, como tantas otras, no se llevaría a cabo[6] (Fig. 1).

El primer impulso ferroviario español se produjo entre 1853 y 1866. En esos trece años quedaron fijadas las líneas fundamentales de nuestra estructura ferroviaria con sus ejes radiales planteados y, en buena parte, construidos. Dentro de esta efervescencia inversora y constructora cabe

[5] Basta consultar el artículo correspondiente a cualquier pueblo de la provincia en el diccionario Madoz (en torno a 1847) para encontrar por doquiera la muletilla: "... los caminos en pésimo estado de conservación..."

[6] Para conocer las vicisitudes administrativas y técnicas de la línea de Valladolid a Ariza, consúltese la meticulosa obra de Pedro Pintado Quintana, "El ferrocarril Valladolid – Ariza". *Monografías del ferrocarril*/3. Ed. Lluis Prieto. Barcelona, 2001. Para la redacción de este trabajo ha sido imprescindible la consulta continua de esta completísima obra y se omitirá en adelante la alusión en notas a pie de página de los datos extraídos de ella.

incluir la concesión solicitada al Gobierno por el Diputado D. Antonio Marqués y Rivas en 1863 para construir un ferrocarril de Valladolid a Ariza, donde enlazaría con la línea de Madrid a Zaragoza. El Gobierno la autorizaría el 14 de diciembre del mismo año, 1863, pudiendo considerar este visado el antecedente real de la línea que aún podemos ver, aunque clausurada, recorriendo el valle del Duero.

El camino desde la concesión administrativa hasta la inauguración de la línea fue enormemente complejo, pues median más de treinta años entre ambos acontecimientos. Trataremos aquí de dar, sucintamente, los hechos más representativos.

LA AZAROSA CONSTRUCCIÓN DEL VALLADOLID – ARIZA

Hacia 1863 ya estaban planteadas las líneas del norte, por Valladolid y del nordeste por Zaragoza, unidas por el valle del Ebro entre esta ciudad y Miranda. Quedaba entre ellas un gran vacío que no había pasado desapercibido a los gobernantes que, en abril de 1864, crearon una Comisión Gubernamental para un Plan de Ferrocarriles, que incluyera la línea de Ariza como de unión de las dos ramas.

El 27 de diciembre del mismo año, 1864, un año después de otorgarle la concesión, el Sr. Marqués presenta el proyecto firmado por Mariano de Mas y por Paul Bouchez de la Martinière. Dicho proyecto era, básicamente, el actual, aunque con muchas diferencias parciales.

En Primer lugar, partía de Valladolid como una derivación de la línea procedente del norte, que después de cruzar el Esgueva y antes de entrar en la estación se separaba de la línea principal e instalaba su propia estación en medio del actual barrio de Delicias. Pasaba después entre La Cistérniga y Laguna de Duero, y dejaba a un lado Tudela por el norte de la población, antes de cruzar por primera vez el Duero. Éste sería otro detalle importante, pues en este proyecto se cruzaba el río en trece ocasiones, nada menos, necesitando cuatro puentes de 120m (dos tramos de 60m) y 9 puentes de 60m. Dos de estos puentes estaban previstos después de Vadocondes, pues en este trazado la vía regateaba al Duero para evitar los estrechos de Zuzones. También tenía un túnel en Guma por el mismo motivo. La obra más importante prevista era un túnel de casi kilómetro y medio en la divisoria entre la cuenca del Duero y del Jalón, cerca de Alentisque. La mayoría de estas costosas obras no llegaron a realizarse ya que un estudio más preciso del terreno dictaminó que eran perfectamente evitables, lo que nos da idea de lo precipitada que resultó la redacción de este primer proyecto y el desconocimiento del terreno que se tenía.

Entretanto, siguió trabajando la Comisión Ministerial y en 1867 emitió un Plan General de Ferrocarriles donde aparecían otros trazados interesantes para la Ribera. Uno fue el Ferrocarril de Segovia a Aranda, que no llegaría jamás a construirse. También figuraba el Torralba – Soria – Castejón de Ebro que se cruzaba en Almazán con el Valladolid – Ariza. Con este ferrocarril la Comisión pretendía unir la capital Soriana con Madrid, pues estando rodeada de importantes líneas, no había encontrado ninguna compañía que la diera servicio.

Cuando se materializó el Plan en la Ley de Ferrocarriles de 1870, tras los azarosos acontecimientos del 68, lo que apareció fue una línea de Valladolid a Calatayud. La cuestión no alteraba grandemente la situación de Aranda, ya que entre Valladolid y El Burgo no se alteraban las cosas, pero sí cambiaba el concesionario, pues la concesión del Sr. Marqués quedaba obsoleta.

Nada se hizo en los años siguientes, con el establecimiento de la 1ª República, hasta la restauración subsiguiente. En 1877 volvieron a ponerse en marcha los acontecimientos con la Concesión del Ferrocarril de Valladolid a Calatayud, el 12 de enero. La Ley de 1877 tenía varias pretensiones. Una era completar la red existente, con sus abun-

dantes vacíos y desconexiones. Para ello, considerando que faltaba por hacer los trazados menos rentables, subvencionaba con el 25% la construcción de nuevas líneas. Otro aspecto a considerar era la cuestión defensiva. España seguía conmocionada por la indefensión que supuso la invasión napoleónica y la facilidad con la que penetraron los Cien Mil Hijos de San Luis unos años después. La red ferroviaria, de carácter radial, hacía aún más simple una incursión extranjera hasta la capital del reino. Por ello la Ley contemplaba la construcción de Ferrocarriles Estratégicos, con dirección preferentemente transversal, de manera que pudiera abastecer varios frentes desde la retaguardia. De ahí la subvención otorgada.

Por si acaso no era bastante con eso, también se podían establecer Ferrocarriles Secundarios tendidos con vía estrecha, de curvas más cerradas y que podían utilizar incluso la plataforma de las carreteras y sus puentes.

Consecuencia de estas facilidades fue la concesión otorgada a Enrique Álvarez de Alba en 1878 para un Ferrocarril Económico de Valladolid a Calatayud siguiendo la carretera general de Valladolid a Soria y Calatayud. Para evitar el paso por las poblaciones se le prohibió circular por Tudela, Quintanilla de Arriba, Peñafiel, Fuentecén, Aranda, Langa, Soria, Almenar, Villarroya y Catalayud, con lo que se inhabilitaba el uso de algunos puentes construidos poco antes, como los de Tudela y Peñafiel.

También se otorgaron otras concesiones. Así, en 1880, se concedió a Luís de Llanos y Acisclo Gabilondo un tranvía de Valladolid a Peñafiel, al estilo del Valladolid a Rioseco[7], que no llegaría a construirse.

También hubo un proyecto de ferrocarril de Palencia a San Esteban de Gormaz, que vendría por Baltanás, Tórtoles y Aranda siguiendo la actual carretera Palencia – Aranda.

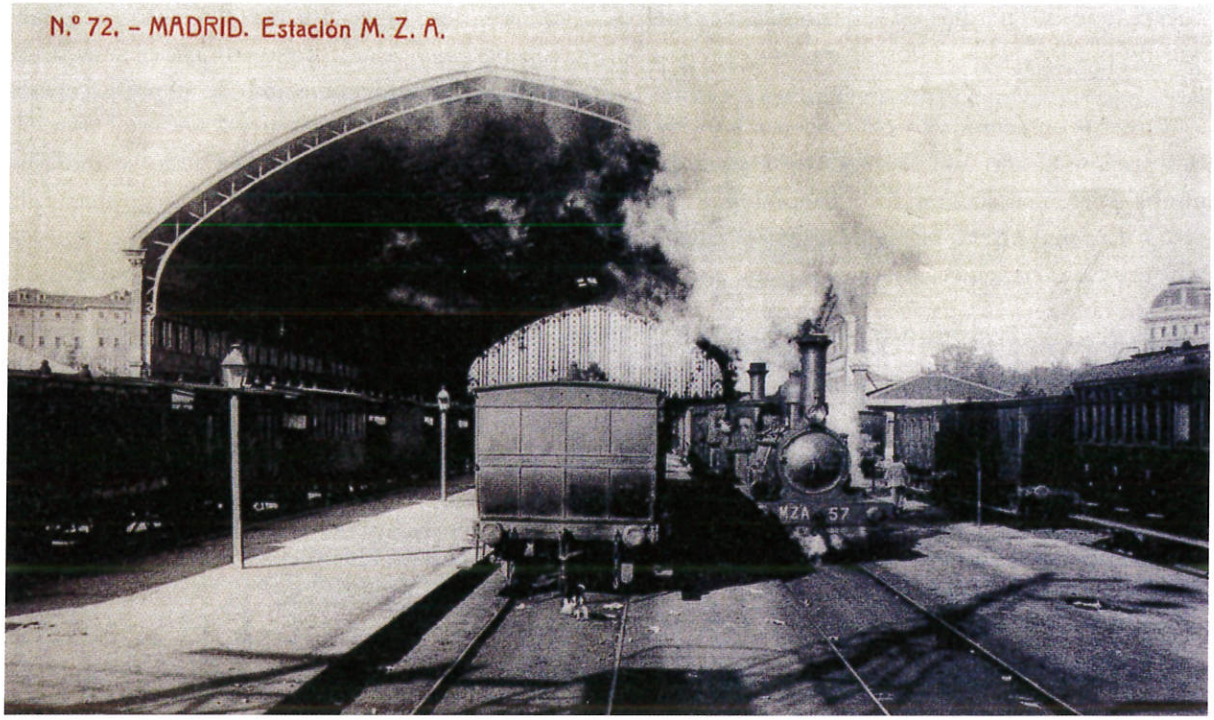
Otro ferrocarril de vía métrica se solicitó desde Medina del Campo, nudo de la Compañía del Norte, hasta Calatayud, pasando por Aranda.

Por último, un poderoso grupo financiero, el Crédito General de Ferrocarriles, solicitó otra concesión de Valladolid a Calatayud con subvención estatal del 25% y el apoyo del Ayuntamiento y la Diputación Provincial de Soria.

Ninguno de estos ferrocarriles llegó a construirse pero es evidente que el panorama ferroviario de la comarca en 1880 estaba en plena efervescencia. A la vista de esta situación en Sr. Marqués, titular de la primera concesión desde hacía ya 16 años, maniobró volviendo a presentar su viejo proyecto como proposición al Congreso, renunciando incluso a la subvención. Las gestiones dieron su fruto, y una Real Orden de 20 de diciembre de 1882 otorgó la concesión del Valladolid – Ariza a Antonio Marqués.

Desde este momento se planteó una guerra, no siempre limpia, entre Marqués y el Crédito General de Ferrocarriles para conseguir los apoyos suficientes para la construcción de sus líneas. Marqués fue incluso traicionado por sus banqueros, la Societé des Depots et Comptes Courants de París, que no hicieron el segundo pago del depósito que marcaba la ley, dejándolo al descubierto. Marqués maniobró con determinación y presteza pagando a tiempo y desenmascarando ante el Ministerio a los de la línea de Calatayud, que pretendían cobrar la subvención. Incluso el político Don José de Canalejas, Diputado por Soria, apoyó la línea de Calatayud, pero su concesión seguía sin encontrar postor.

[7] El Tranvía a Vapor de Valladolid a Medina de Rioseco sí que se construiría. Fue conocido popularmente como Tren Burra, por su lentitud. En 1912 se incorporó a los Ferrocarriles Secundarios de Castilla, con una red de 250km uniendo con vía estrecha León, Palencia y Valladolid a través de la Tierra de Campos. Serían cerrados y desmantelados en 1969. Vid. BARRIOS RUBIO, S. *El Ferrocarril Económico de Valladolid a Medina de Rioseco.* Diputación Provincial. Valladolid, 1997.



Estación de Madrid – Atocha, de la compañía MZA (Madrid a Zaragoza y Alicante) en el año 1917. (Fig. 2).

Por el contrario, el 3 de marzo de 1883 Marqués concentraba en Quintanilla de Abajo una comitiva encabezada por el Teodosio Alonso Pesquera y los demás socios para, entre discursos y agasajos, inaugurar las obras[8]. El 13 de julio se presentó además una memoria modificando algunos aspectos del viejo proyecto del 64, como la situación de la estación en Valladolid y algunas modificaciones en torno a Tudela de Duero, pues en aquellos años se había construido el Canal del Duero para abastecimiento de aguas a Valladolid, impidiendo el trazado tal y como había sido proyectado años antes.

Al mismo tiempo, se constituyó una sociedad para llevar a cabo la construcción: la Compañía del Ferrocarril del Duero, escriturada el 9 de noviembre de 1883. A esta sociedad transmitirá Marqués su concesión, que ya tenía 20 años de vida, en febrero del 84. Ante la inminencia del comienzo de las obras, se efectúan más modificaciones al trazado. En septiembre de este año una Real Orden aprueba la modificación del paso de la divisoria, quedando en un túnel de 380m lo que comenzó midiendo casi kilómetro y medio. Eso sí, la longitud total superaba ahora los 250km, pero esta medición pronto se vio que contenía otro error de bulto.

Los rivales del ferrocarril de Calatayud no descansaban, llevando el proyecto de Ariza a los tribunales. En julio de 1886 el Supremo sentenciaba que el trazado de Ariza no tenía suficientes garantías por no haber sido concedido por el poder legislativo ya que, en efecto, esta concesión partía de una decisión gubernamental de veinte años antes y en los tiempos que corrían la alternancia en el gobierno entre las fuerzas políticas parecía un inconveniente para la estabilidad de la inversión. El propio Emilio Castelar presentó en el Congreso una proposición para que se avalara un nuevo trazado: el Medina – Calatayud, pro-

[8] Hoy al pueblo se le conoce como Quintanilla de Onésimo. El Sr. Alonso Pesquera, natural de Quintanilla, fue además consejero del Valladolid - Rioseco.

puesta que se perdió en las comisiones del Senado por los siglos de los siglos.

Otros acontecimientos complicaron aún más la situación: el año 1885 se declaró el cólera, la última epidemia de grandes proporciones que asoló España en el XIX, y además falleció Alfonso XII dejando regente a su esposa, pues su sucesor no había aún nacido. Entretanto la sociedad del Ferrocarril del Duero, presidida por Teodosio Alonso Pesquera, no hacía más que pedir prórrogas para su concesión, en la que se cumplían los plazos sin que terminara de materializarse. Incluso el Diputado por Peñafiel D. Miguel Alonso Pesquera tuvo que hacer una aportación extraordinaria de 700.000 ptas de su propio peculio para conseguir que el origen de la línea fuera Valladolid y no Medina.

Por fin en 1890, viendo que no se era capaz de continuar las obras, se vendió la concesión al Banque d'Escompte y al Crédit Mobilier, el banco de los hermanos Pereire, que tenían una parte en la Compañía del Norte. El interés de éstos radicaba en que se intentaba comprar el TBF (Tarragona – Barcelona – Francia) con lo que una línea transversal les haría prácticamente los amos del ferrocarril en el norte de la Península. Pero aquellas negociaciones fracasaron y el ferrocarril de Ariza dejó por lo tanto de interesarles, por lo que en mayo de 1891 venden su parte en el FC del Duero a la MZA (Madrid – Zaragoza – Alicante), que ya tenían estación en Ariza entre las dos primeras capitales (Fig. 2). Hasta al 2 de agosto de 1893 MZA no llegaría a formalizar ante notario su propiedad sobre la línea. Entretanto, desde julio del 92, ya se había conectado Soria con Madrid a través del ferrocarril de Torralba – Soria, sobre cuya estación de Coscurita se establecería el cruce con el ferrocarril de Ariza.

Cuando MZA se hizo con la concesión puso inmediatamente manos a la obra a su Servicio de Construcción para estudiar el remendado proyecto original del año 64. Las principales mejoras de este trazado estuvieron en buscar los cruces con los ríos, especialmente el Duero, en dirección perpendicular, lo que reducía el tamaño de los puentes hasta un máximo de 60m y, excepcionalmente para el Duratón y Ucero, 62,90m. El número de puentes sobre el Duero se redujo a tan solo 5, frente a los 13 del proyecto inicial.

LOS PUENTES Y OTRAS OBRAS DE FÁBRICA

Los túneles se redujeron a dos de escasa longitud: uno de 255m bajo la peña de San Esteban de Gormaz, que permitía eliminar 4 puentes sobre el Duero, y el de la divisoria de aguas en Alentisque, punto más alto de la línea, que disminuyó su longitud a 145m.

El número de estaciones aumentó de 25 que pretendía el Ferrocarril del Duero a 27, divididas ahora en 4ª, 3ª, 2ª, 2ª Especial (que sería Aranda) y 1ª (sólo Valladolid, como cabeza de la línea), además de los apartaderos de Camino de Segovia (a 10km de Valladolid), Bocos y Cabanillas (junto a Morón de Almazán). Desapareció la de Coscurita y surgió otra en Chércoles. Con el tiempo, se concedería un apeadero a Traspinedo, muchos años después de la inauguración de la línea, y una estación a Berlangas de Roa en 1963.

El 12 de diciembre de 1892 puso MZA manos a la obra en las 5 secciones en que se había dividido el trazado. Franceses eran tanto los cinco ingenieros encargados de las secciones como el Ingeniero Jefe, Eugène Simon, así como los dos contratistas. Sin embargo, alguna modificación parcial, como el paso por San Esteban de Gormaz, ya vino firmada por ingenieros españoles.

Se comenzó a instalar la vía en abril de 1894, a razón de 20km al mes, comenzando por Valladolid, Almazán y Ariza, pues los raíles llegaban por ferrocarril a estas estaciones. Se suministraba en barras de 12 metros con un peso de 32,5 kilos por metro, los mejores de la época, cantidad

Leyenda en el alma de un raíl del ferrocarril de Ariza, cerca de Vadocondes, donde podemos leer el fabricante: S. A. H. A. B. 94 + 7 puntos, que podemos descifrar como Sociedad Anónima de Hornos Altos de Bilbao, 1894, julio. Es el mismo carril que se colocó para la inauguración de la línea. (Fig. 3).

irrisoria frente al estándar de 45kg/m actual o los 60kg/m de las líneas de alta velocidad. Unos fueron fabricados por los Altos Hornos de Bilbao y se empezaron a montar desde la estación de Valladolid, a donde llegaron por ferrocarril. Los otros se fabricaron en Middlesbrough (Inglaterra) por la Bolckow Vaughan & Co Ltd, viajaron hasta el puerto de Alicante y desde allí la MZA los trasportó hasta la línea de Zaragoza para que entraran por Ariza o por Coscurita, desde la línea del Torralba – Soria. Al parecer el carril no fue de buena calidad, lo que obligaría a continuas limitaciones de carga o velocidad. A pesar de todo la mayor parte no fue sustituida jamás, y todavía es posible verlo oxidándose en las abandonadas vías (Fig. 3).

Los puentes vinieron directamente de Francia, calculados y fundidos en las industrias de Teophile Seyrig, un ingeniero que había sido discípulo y colaborador de Eiffel y que montó su negocio de fundición independiente por aquellos años. Baste recordar que Seyrig asociado con Eiffel fue el que construyó el puente del ferrocarril en Oporto, donde el Duero tiene la desembocadura, pero que el puente Luiz I, en el centro de la ciudad, es obra totalmente suya. De este modo, los puentes del Duero medio y de la desembocadura resultaron ser del mismo ingeniero[9]. En el concurso que convocó MZA para el suministro de los puentes se presentaron 7 empresas, que quedaron reducidas a 5 por no ajustarse todas al pliego de condiciones. Entre estas 5 estaba Seyrig y el propio Eiffel, que no pudo competir con los precios del primero. El vencedor diseñó y calculó las estructuras, pero la fabricación se realizó en los talleres Miravalles de Bilbao[10], para evitar los gastos de aranceles aduaneros que harían inaceptables los presupuestos extranjeros frente a la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona o la Fábrica de Mieres, que también se presentaron al concurso.

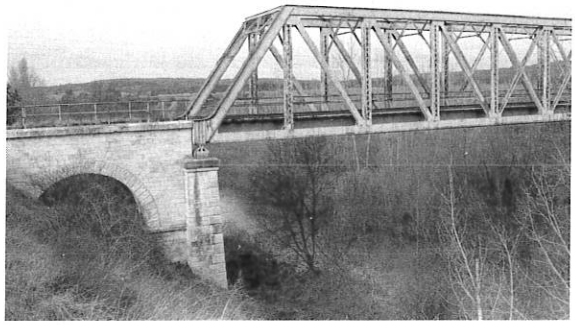
En total, el Valladolid – Ariza tiene 38 pontones y 11 puentes, todos metálicos. La mayor parte de los pontones (33) son de viga de alma llena y el resto de viga cajón. En cuanto a las longitudes, la mayor parte no superan los 11 metros, pero hay 4 construidos con 3 tramos y dos apoyos que alcanzan casi los 14m que, más que pontón, podrían ser considerados puentes[11].

El puente tipo para cruzar el Duero es un tramo de doble viga Pratt en paralelo de 61,2m, con 60m entre apoyos, y tablero inferior. Los cinco puentes que atraviesan el Duero tienen esta forma y dimensiones. Se buscó atravesar el río en perpendicular de manera que la anchura del río fuese siempre la misma, poco más o menos, y se pudiera salvar con el mismo modelo de puente. Como la caja del río no era igual en todos los casos, fue necesario aproximarse con obra de fábrica más o menos larga desde ambas orillas, hasta que se dejase la distancia a salvar en 60m justos. Uno de los

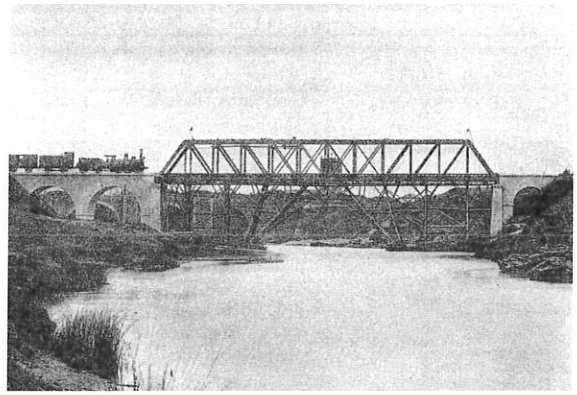
[9] SÁNCHEZ RIVERA, J. I. y González Fraile, E. "Presencia de la escuela de Eiffel – Seyrig en el Duero. Los puentes del Ferrocarril de Ariza", en *Anales de Arquitectura*. Universidad de Valladolid, 1995. Y también: LEMOINE, B. *Eiffel*. Stylos. Barcelona, 1986.

[10] A pesar de todo, en los puentes figura una placa metálica con el rótulo: T. Seyrig. Ingenieur – Constructeur. Paris. Algunas de estas placas han sido robadas recientemente.

[11] Oficialmente se considera pontón la obra que salva menos de 8m, pero no es un límite fijo.



Estribo del puente de Vadocondes, lado Aranda, donde vemos la plataforma de aproximación al tramo metálico, sobre arcos de fábrica, y el apoyo de rodillos para permitir las dilataciones y deformaciones de la estructura metálica. (Fig. 4).



Vista del puente de Vadocondes cuando aún no se habían desmontado los andamios que permitieron su construcción, publicada por el Financiero Hispano – Americano en 1911. (Fig. 5).

apoyos es fijo, pero el otro, para compensar deformaciones al paso de los trenes y las dilataciones por el calor, se dejó móvil, apoyando el estribo en un peine de rodillos de acero que puede hacer pequeños desplazamientos en función de la deformación del puente (Fig. 4).

Los puentes del Duratón, Riaza y Ucero, como salvaban cauces más estrechos, se proyectaron con un pilar central cimentado en las riberas, tendiendo dos tramos, para ahorrar acero, aunque se gastara más en fábrica de piedra. El del Duratón en Peñafiel salva 62,9m, casi lo mismo que los puentes del Duero, pero en dos tramos de poco más de 30m. Lo mismo sucede con el Riaza entre Roa y Berlangas, de 53m, y con el Ucero en Osma, con 62,9m. Los tres puentes restantes salvan el Rejas en Velilla de San Esteban (20,8m), el Reajo y el Nájima cerca de Monteagudo, casi al final de la línea, ambos con 26m. Todos estos puentes sobre ríos distintos del Duero son de doble viga de cruz de San Andrés, con tablero intermedio salvo el de Velilla, que es tablero inferior y el de Peñafiel, superior.

Las vigas de estos puentes estaban calculadas para las ligeras locomotoras y composiciones del siglo XIX. El cambio de siglo supuso un aumento notable en el tonelaje de las locomotoras, dejando obsoletos la mayor parte de los puentes metálicos de todas las compañías. Se procedió entonces a la sustitución de los puentes de hierro por los de acero, pero en la línea de Ariza ya eran de acero por lo que se optó en la década de 1920 no por sustituirlos, sino reforzarlos. La obra supuso la reinstalación de los apoyos en el río para descargar el peso del puente mientras de descosían los roblones y se reforzaban las secciones de las vigas o se sustituían por otras de más sección. Todavía pueden verse restos de cimentaciones en las riberas del Duratón o del Riaza, bajo los puentes (Fig. 5).

EL TRAZADO DEL VALLADOLID – ARIZA

Finalmente, la longitud quedó fijada en 254 kilómetros, contando con las mejoras de trazado y la corrección de mediciones sobre el terreno que llegaban a errores de más de 2km en algunos tramos. También mejoró el diseño de la línea, pues se pasaba de 97 kilómetros horizontales a más de 108, superando el 40% del trazado, y se llegaba a 210km en recta, frente a los 195 del proyecto del Ferrocarril del Duero. Como ejemplo baste observar que entre Tudela y Sardón hay una recta que supera los 9km y medio. En cuanto a las pendientes, la rasante horizontal más larga está en la entrada de la provincia de Burgos, entre Peñafiel y San

Martín de Rubiales, con un tramo de casi 5km absolutamente planos.

El perfil de la línea es predominantemente horizontal, pues parte de 690m de altitud en Valladolid y se va ascendiendo durante 220km hasta Alentisque, junto al túnel de la divisoria, a 1024m. Por tanto, ascensión de 330m durante 220km, lo que supone 1,5m por kilómetro de media (1,5 milésimas), pero la mayor pendiente está en los últimos 20km pues Almazán, a 200km de Valladolid está a 938m de altitud; por tanto, hasta este punto sólo se ascienden 250m en 200km.

Desde el túnel de Alentisque el panorama cambia radicalmente, pues se desciende hasta Ariza, a 708m, es decir, prácticamente igual que Valladolid, en 34km. O sea, que lo que se asciende en 220km desde Valladolid, se baja en tan sólo 34km, con lo que el trazado se convierte prácticamente en un ferrocarril de montaña (10 milésimas de media), aunque su buen trazado limita esta condición. Basta fijarse en que la curva más cerrada está cerca de Chércoles y tiene 350m de radio, cuando en ferrocarriles de montaña se cierran hasta 300m de radio, y la mayor pendiente es un tramo de más de cinco kilómetros hasta Alentisque, con casi 16 milésimas de pendiente (1,6%), mientras que los trazados duros de montaña alcanzan las 20 milésimas y, a veces, las superan.

Un aspecto a no descuidar era el abastecimiento de agua a las calderas de las locomotoras, todas de vapor en el momento de la inauguración de la línea. En el ténder podía transportarse carbón para varios trayectos, pero el consumo de agua hacía necesario el continuo aprovisionamiento que aquí se realizaría en pozos o, en los puntos más próximos al Duero u otros ríos, instalando máquinas de vapor fijas para bombear el agua. Aunque la inauguración oficial fue el 1 de enero de 1895, ya desde el 14 de diciembre anterior circulaba un tren en cada sentido, cruzándose en Langa, centro geométrico de la línea. Estos trenes, circulando por una línea sin terminarse, se aprovisionaban donde podían, fuera de las estaciones, como por ejemplo en Berlangas (que sería estación desde 1963).

Para cuidar de las tracciones se estableció un depósito de locomotoras en Aranda de Duero, con dos reservas en los extremos de la línea: Valladolid y Ariza. Estas instalaciones precisarían sus talleres, rotondas de máquinas y placas giratorias, lo que se reflejaría en la organización de las estaciones.

LAS ESTACIONES DE LA LÍNEA Y SUS EDIFICIOS

Cuando se construyó la línea, a fines del XIX, las compañías tenían una amplia experiencia en el proyecto de estaciones que se llegó a formular en numerosos tratados sobre el tema.

Una estación contaba con diversos edificios dependientes en número y tamaño de la importancia de la estación. Así, para una estación calificada de 4ª categoría, no se contaría más que con una vía principal (de paso directo para los trenes que no tenían establecida parada) y una vía de sobrepaso, para los adelantamientos o cruces de convoyes, junto a la que se situaba el edificio de viajeros. Una tercera vía (llamada vía muerta por no tener salida) disponía a su lado el muelle de mercancías con una zona cubierta (almacén o galpón) y otra descubierta, para formar trenes de carga o estacionarlos de forma indefinida.

Los apartaderos eran estaciones específicas para mercancías. En las demás era de construcción imprescindible un muelle de mercancías y un edificio de viajeros, que en las estaciones de 4ª categoría era del modelo más pequeño. Se completaba el conjunto edilicio con dos casillas de guardagujas a la entrada y salida de la estación, distantes 500m aproximadamente.

Eran de 4ª categoría Sardón, Quintanilla de Arriba, San Martín de Rubiales, Castrillo de la Vega, La Vid, Quintanas de Gormaz, Rebollo, Barca – Matute, Chércoles y Monteagudo, es decir, 10 de las 27.

Las 8 estaciones de 3ª categoría se establecieron en Tudela, Quintanilla de Onésimo, Roa, Vadocondes, Langa, San Esteban de Gormaz, Berlanga de Duero y Morón. Tenían vía principal, de sobrepaso y vía muerta como las de 4ª, aunque de más longitud (525m entre agujas la más corta, que era Vadocondes), y una segunda vía de sobrepaso al otro lado de la vía principal. Contaban también con las dos casillas de guardagujas en los extremos de las vías y un edificio de viajeros y muelle más grandes que en el tipo anterior.

De 2ª hubo 4 estaciones: Peñafiel, Osma – La Rasa, Almazán y Coscurita. Aunque esta última fue totalmente diferente a las demás por ser cruce con el Torralba – Soria, las demás tenían una disposición de vías similar a las de 3ª pero habilitándose para trenes más largos, pues la distancia entre agujas llega casi a 650m.

Por fin, las 3 estaciones de 1ª, Valladolid – La Esperanza, Aranda – Chelva, y Ariza son excepcionales por adaptarse a las particulares características de cada una (reserva de máquinas o depósito, cocherón, etc). Aunque los edificios de viajeros fueran similares a los de 2ª, tienen otros edificios auxiliares de los que carecían las demás: fonda, lampistería, edificio para el pescado, etc[12].

Junto a todos los edificios de viajeros había además un pabellón de retretes, de tamaño acorde con la importancia de la estación.

La ubicación de la estación respecto a la población era siempre cuidada, para dar acceso cómodo a los viajeros y mercancías. Normalmente se accedía por un camino o carretera ya establecida que saliera de la población ubicándose el conjunto edificio antes de cruzar las vías, a la derecha o la izquierda del camino. En ocasiones la propia compañía construía su acceso y lo adoquinaba, como en Peñafiel, sacando un ramal de la general de Soria. En Aranda se situó entre las carreteras Nacional de Madrid y la de Soria.

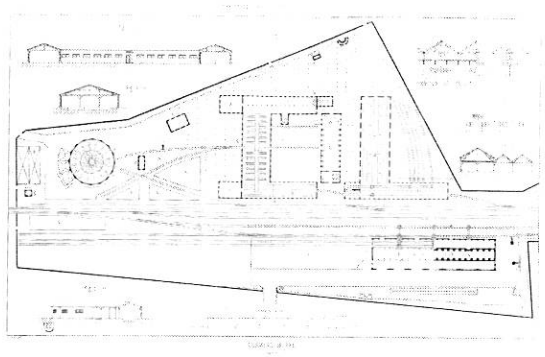


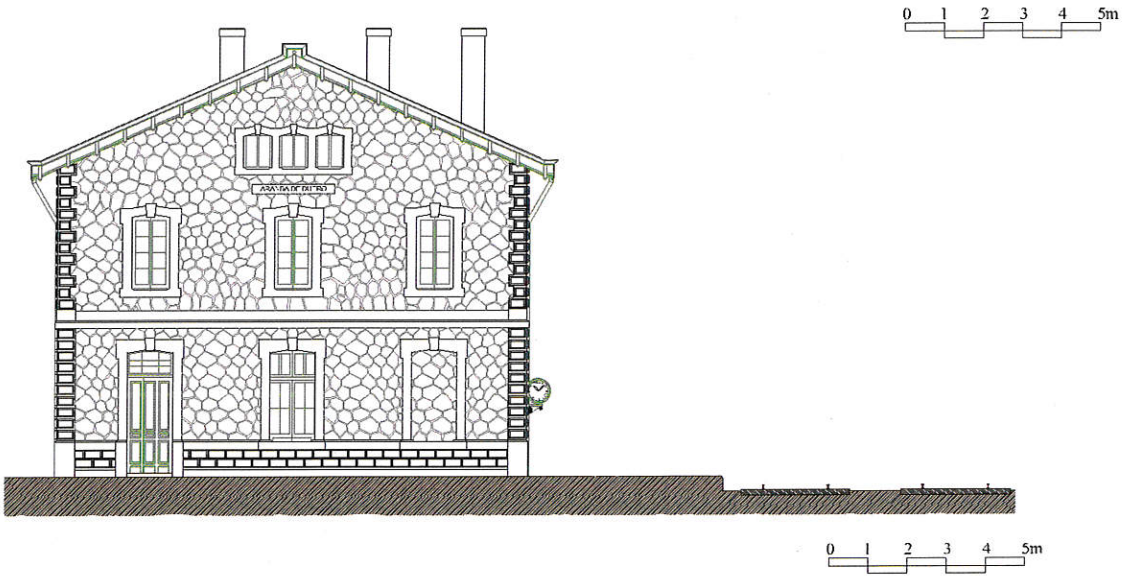
Lámina del tratado de Rondelet donde se muestra la distribución de los diferentes elementos de una importante estación, con su rotonda de máquinas y talleres. Con escasas diferencias para adaptarlo al tamaño óptimo, es el mismo esquema aplicado en Aranda. (Fig. 6).

Los tratados de construcción y de arquitectura, así como los específicos de ferrocarriles, ya expusieron desde mediados del XIX cómo debía realizarse la implantación de un conjunto ferroviario por lo que a estas alturas, en 1895, la instalación se hacía siguiendo unos patrones rigurosos que no variaban de un pueblo a otro si no era para adaptarse a alguna característica particular.

Uno de los tratados más conocidos fue el de Rondelet, que incluso aportaba unas láminas con grabados describiendo una instalación tipo de establecimiento ferroviario con todas sus dependencias anejas: talleres, cocheras, depósitos de carbón, agua, reservas de máquinas, etc[13]. Si superpo-

[12] Aranda tuvo un edificio para recepción del pescado, luego ampliado, fonda (igual que la de Ariza) y casilla para la bomba del agua con su depósito elevado, (como Sardón, Peñafiel, Osma, Chércoles y Ariza). Aparte hay que considerar los edificios del depósito de máquinas, con su rotonda, cocherón, nave para la cabria de gran tonelaje, leñera, calderería, fragua, retretes, almacenes...

[13] Jean – Baptiste Rondelet (1743 – 1829) escribió su Traité théorique et practique de l'art de bâtir. Las ediciones sucesivas, conteniendo la parte de ferrocarriles, fueron preparadas por Guillaume Abel Blouet desde 1847. Hay un completo análisis de los tratados, y su aplicación en Valladolid, en la tesis de Eduardo González Fraile sobre la estación de dicha ciudad, pendiente de publicación.



Alzados de la estación de Aranda – Chelva, que son equivalentes a las estaciones de Ariza y Valladolid – La Esperanza. (Fig. 7 y 8).

nemos el grabado de la obra de Rondelet representando el plano de una estación, con un plano de la estación de Aranda – Chelva, por ejemplo, comprobaríamos que las dependencias coincidirían con bastante precisión en uno y otro plano. Esto nos demuestra cómo los ingenieros franceses expandían los trazados ferroviarios con arreglo a las enseñanzas recibidas en las escuelas técnicas de su país, a través de unos conocimientos perfectamente experimentados y que apenas se alteraban al variar el lugar de ubicación (Fig. 6).

LOS EDIFICIOS DE VIAJEROS

Corresponden a los mismos modelos para toda la línea, aunque adaptándose a los materiales del terreno, de manera que desde Valladolid hasta la provincia de Soria se edifican con cantería caliza en las esquinas y un mampuesto concertado en piezas hexagonales en los muros, que cambia a cantería de arenisca desde la Vid, y vuelve a las calizas pero con el mampuesto sustituido por sillares desde Osma. Siempre se cubren con tejado a doble vertiente de eje paralelo a las vías y teja plana prensada. Las carpinterías de las puertas,

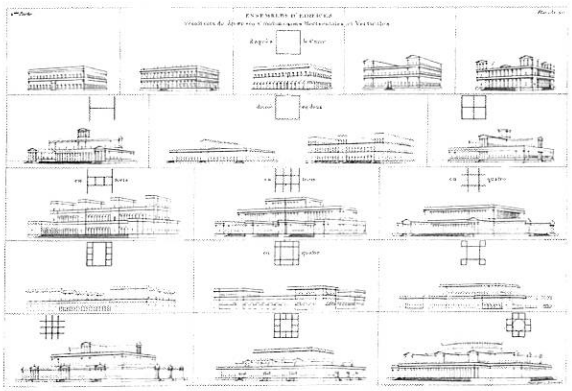


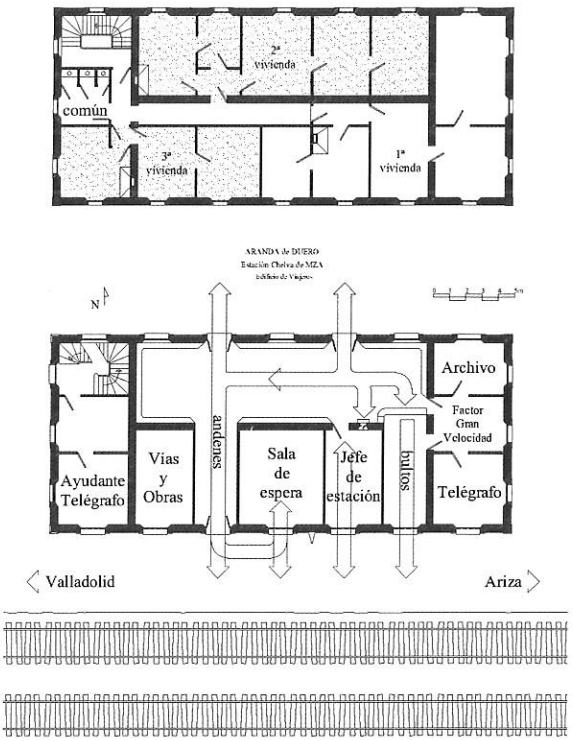
Lámina del tratado de Durand, arquitecto francés que sistematizó el método de proyectar por adición de elementos autónomos más simples. Sus enseñanzas fueron aplicadas en la arquitectura ferroviaria especialmente. (Fig. 9).

ventanas y de los generosos aleros de chalé se trajeron desde Burdeos, construidas por Carde, que luego abriría taller en Zaragoza y en asociación con Escoriaza sería un importante fabricante nacional de tranvías, vagones y material ferroviario en general. La bicromía del verde en las carpinterías con el rojo de los tejados es una de las imágenes más características de la línea de Ariza en la retina de los que la conocemos.

Los edificios de viajeros de 4ª categoría se inscriben en un rectángulo de 10,8 x 8,75m. En planta baja se unen en una estancia el vestíbulo y la sala de espera, adyacentes a la dependencia del jefe de estación, desde la que vendía los billetes a los viajeros. Una tercera estancia recogía la escalera para ascender a la 1ª planta donde estaba su vivienda. Al exterior abría dos huecos a las vías y dos hacia la población.

Los de 3ª categoría tienen la misma anchura, pero casi el doble de longitud: 19m, donde abren 5 huecos a las vías y otros tantos hacia la población, albergando en la primera planta dos viviendas para los dos agentes encargados del servicio.

Por fin, las de 2ª y 1ª son unos grandes edificios de 28,5 x 12m que se abren 7 huecos a las vías. El esquema de fachadas es en todos los casos el mismo: un módulo de puerta en planta baja y ventana en primer piso que se alinean seriados en mayor o menor



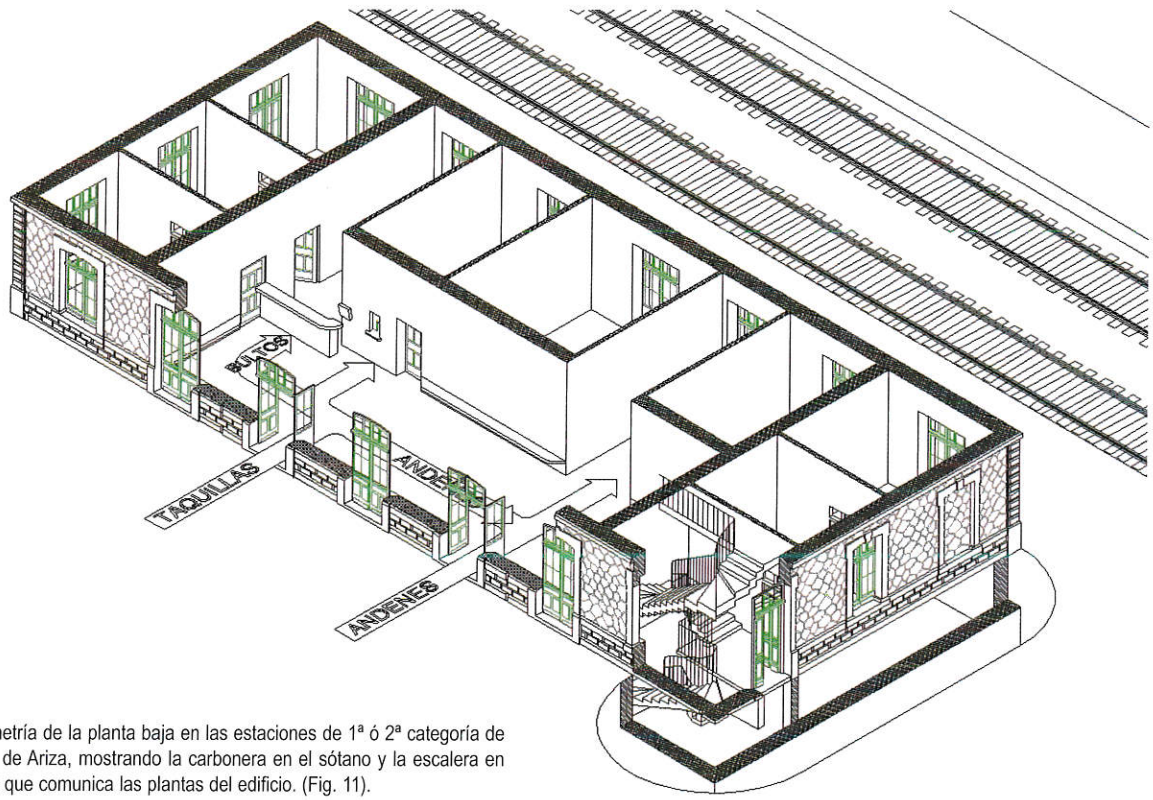
Planta de un edificio de 1ª ó 2ª categoría en la línea de Ariza, con distribución de dependencias en planta baja y viviendas en primera planta. En el vestíbulo principal, al que acceden los viajeros desde el patio exterior, compran el billete, facturan su equipaje y pasan a los andenes o a la sala de espera. La posición central de jefe de estación controla todos los procesos. (Fig. 10).

cantidad para formar los edificios grandes o pequeños según la necesidad (Fig. 7 y 8).

Este sistema de composición por adición había sido sistematizado por el arquitecto francés Jean Nicolas Louis Durand (1760 – 1835) en su Précis de leçons d'architecture, editado en París entre 1802 y 1805. En este tratado Durand, discípulo de Boullée y profesor de la Escuela Politécnica de París desde 1796, plantea la necesidad de una arquitectura socialmente útil. Ello se consigue con economía, a través de la simetría, la regularidad y la sencillez (Fig. 9).

El método de proyectar de Durand será por tanto sistemático, estableciendo una cuadrícula donde sitúa los muros, que pueden acoplarse en conjuntos ensamblados como si de un juego de construcción se tratara. Así, en las estaciones de la línea de Ariza se establece un

Axonometría de la planta primera en las estaciones de 1ª ó 2ª categoría de la línea de Ariza, donde en el vestíbulo se sitúan los retretes de los tres inquilinos en un espacio común, y luego se accede a las viviendas, de diferente tamaño y orientación. (Fig. 12).



Axonometría de la planta baja en las estaciones de 1ª ó 2ª categoría de la línea de Ariza, mostrando la carbonera en el sótano y la escalera en esquina que comunica las plantas del edificio. (Fig. 11).

módulo de puerta con ventana y si se trata de una estación de 4ª, se colocan dos módulos, si es de 3ª, cinco módulos y si fuese de 2ª ó 1ª, siete módulos. Si hubiese necesidad de un edificio mayor bastaría con seguir añadiendo módulos hasta completar el tamaño deseado.

La construcción modular era una constante de la arquitectura francesa, pues si consideramos la construcción de las naves románicas y góticas, no son más que la adición de tramos abovedados en función del tamaño de la iglesia que se precise.

La utilización de la cuadrícula para proyectar había hecho su aparición tímidamente en el siglo XVIII, pero fue Durand el que la utilizó permanentemente en sus clases. El método de proyectar por agregación de elementos más simples resultaba ideal para la arquitectura industrial, pues con un módulo único permitía cubrir múltiples necesidades sin más que añadir elementos. A este proceder, tan presente en el siglo XIX y buena parte del XX se le vino a denominar durandianismo.

En el caso del ferrocarril, el tamaño de la cuadrícula para proyectar vendría dado por el tamaño de los vagones y los coches de viajeros. Se pretendía que al estacionarse el tren delante del edificio de viajeros, cada coche estuviera delante de una puerta del edificio, para que los equipajes salieran por su puerta frente al furgón de bultos, los viajeros de 1ª clase desde su sala de espera accederían a su coche, frente a su puerta, e igualmente los de 2ª y los de 3ª clase desde sus salas de espera respectivas.

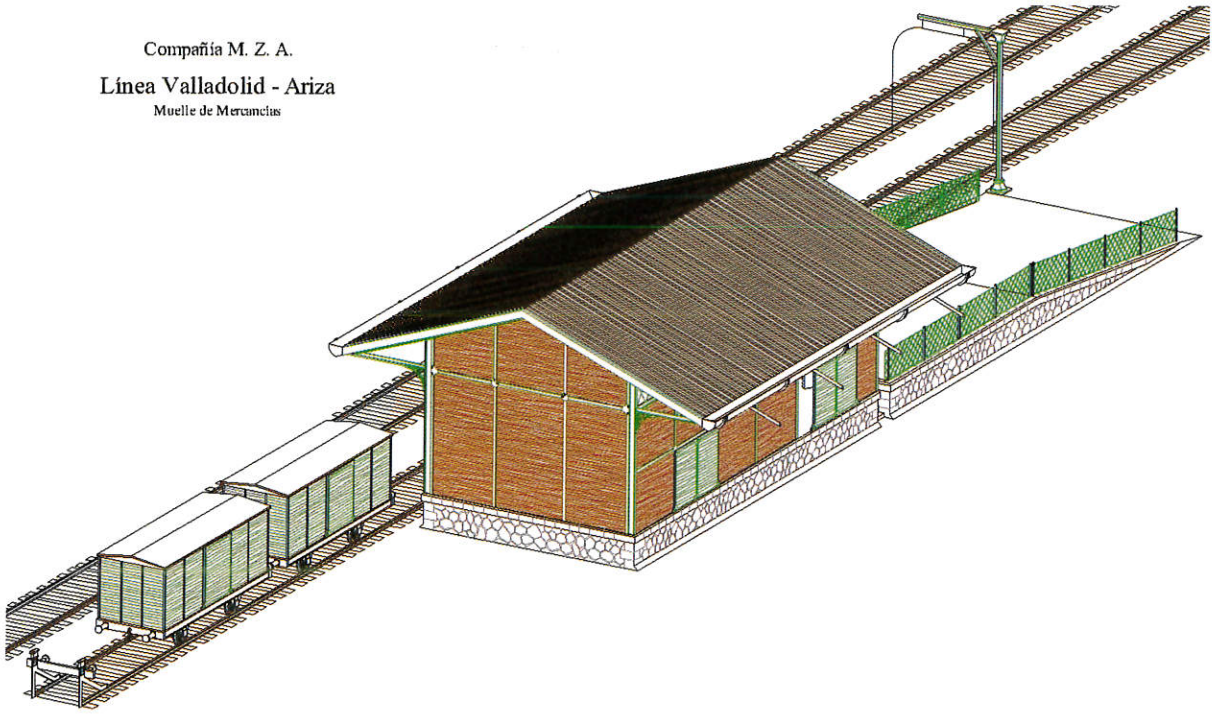
Este orden puntual, que hoy nos recuerda el tránsito de pasajeros en un aeropuerto, se seguía escrupulosamente en los primeros tiempos del ferrocarril. Al llegar el viajero, normalmente con un voluminoso equipaje de baúles, pues el viaje no era cotidiano sino ocasional, obtenía su billete y se presentaba frente a la facturación de equipajes, donde dejaba sus bultos, pasando a continuación a la sala de espera correspondiente a la categoría de su billete. Cuando llegaba el tren, descendían los viajeros y los mozos de estación descargaban los equipajes del furgón. Sólo entonces se abrían las puertas de las

Casa La Parrilla, junto a Tudela de Duero, imitando el sistema compositivo y constructivo del ferrocarril, con su simetría, ordenación seriada de los huecos, labra de cantería en impostas y mampostería concertada en los paños. (Fig. 13).

salas de espera para que los viajeros cruzaran el andén hasta su coche correspondiente, cuya puerta estaría frente a la de su sala. Como puede comprobarse, nada de desorden ni caos en el tráfico humano de la estación. Como es natural, en las estaciones más pequeñas estos flujos se simplificaban llegando en las estaciones de 4ª a una única sala para la venta de billetes, facturación y espera (Fig. 10, 11 y 12).

En las más grandes, como la de Aranda, sí que se conserva algo esa distribución, adaptada al volumen de tráfico, si bien es verdad que ya al finalizar el XIX los coches de viajeros habían aumentado mucho su longitud y la cuestión de los módulos de edificio del mismo tamaño que el módulo ferroviario no se respetaba tan estrictamente.

No todo el durandianismo se quedó en los edificios ferroviarios línea de Ariza: los espléndidos edificios de las estaciones fueron modelo de imitación para muchos habitantes de la región que viajaban en los trenes e imitaban sus construcciones. Por una parte, la distribución ordenada de huecos acumulables fue el argumento favorito de muchas fachadas en viviendas de la zona. Además, el sistema constructivo de los zócalos y aristas de canterías y el mampuesto de relleno fue muy imitado y lo podemos ver mezclado con la arquitectura popular en muchos de nuestros pueblos (Fig. 13).



Axonometría de un muelle de mercancías de 4ª categoría de la línea de Ariza, que consta de dos módulos de la misma longitud que los vagones de mercancías. (Fig. 14).

LOS MUELLES DE MERCANCÍAS

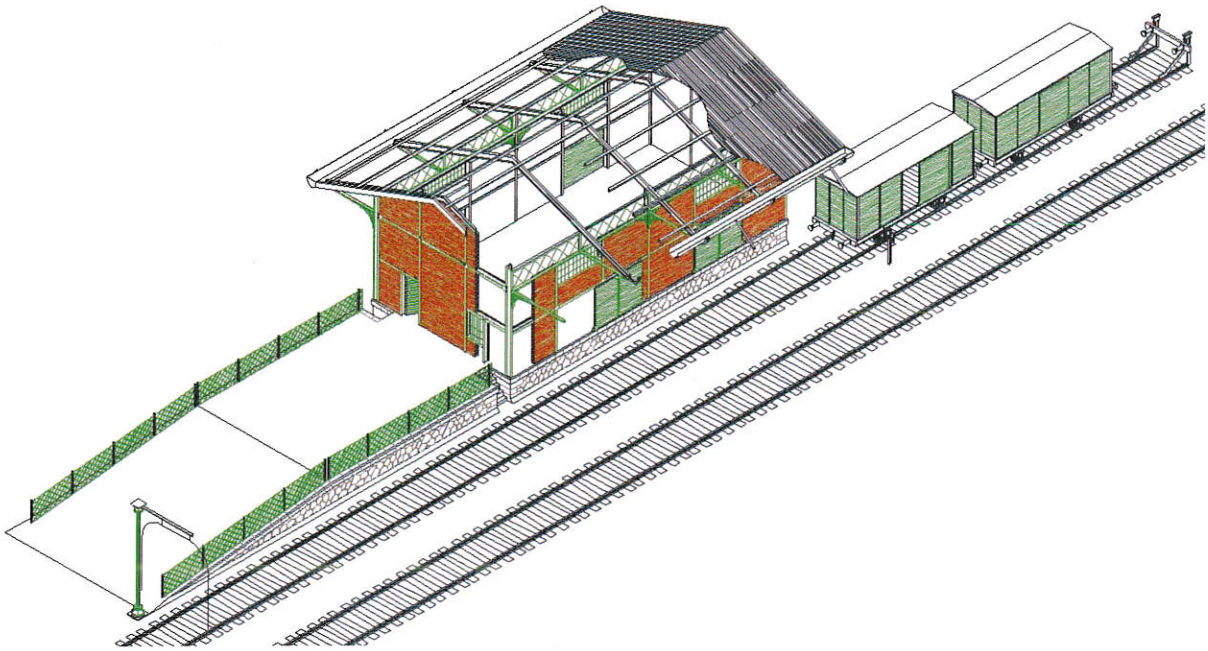
Donde sí se respetaba el tamaño de los módulos ferroviarios era en los almacenes de mercancías, entre otras razones porque las cargas no se desplazaban por sí mismas como los viajeros, y disponer las puertas de los vagones frente a las de los muelles era cuestión primordial.

La longitud de un vagón de carga en el siglo XIX era de 7,5m. Por tanto, las puertas del almacén debían situarse exactamente a esa distancia. En la línea de Ariza los depósitos de mercancías son módulos cuadrados de 7,5m de lado. El muelle mínimo, para las estaciones de 4ª, es de dos módulos, lo que origina un edificio de 15 x 7,5m y proporción 2x1. En función del tamaño de la estación se van añadiendo módulos para hacer el muelle tan largo como se precise. En Aranda y Valladolid, por ejemplo, se hicieron muelles con 7 módulos, lo que permitía cargar o descargar simultáneamente 7 vagones desde la vía muerta tendida a lo largo de un costado del almacén[14]. Al costado opuesto, lado de la ciudad, una amplia playa permitía el acceso y maniobra de carros hasta las puertas del muelle.

Los vagones conservaron por mucho tiempo su tamaño para asegurar este funcionamiento y hasta hace muy poco había vagones carboneros que mantenían los 7,5m de longitud[15]. La razón es evidente: ahora que todo ha cambiado los cargaderos de carbón se han seguido haciendo del mismo tamaño y los vagones no pueden cambiar su longitud de forma arbitraria (Fig. 14).

La vía muerta de carga se conectaba a la vía principal pasando antes por la báscula. Hasta 18

[14] Las estaciones de 3ª tenían asignados 3 módulos y las de 2ª, como Aranda, 4; pero en 1913 se amplió hasta los 7 que hoy vemos, con otro añadido en los años 60 de distinto estilo y materiales.
[15] RENFE aún los ofertaba en su Álbum de vagones. Madrid, 1977.



Axonometría analítica del muelle de mercancías de 4ª categoría de la línea de Ariza. A la salida a la vía principal se sitúa el gálibo, que verifica las dimensiones máximas de la carga. (Fig. 15).

estaciones de la línea llegaron a tener báscula, algunas veces de propiedad privada, como las que tenían las azucareras en Valladolid o Aranda, o la Sociedad Anónima Cros en Peñafiel para sus vagones de abono mineral. Por último, los vagones pasaban bajo el gálibo: un arco de barras metálicas para garantizar que su altura y anchura estaba dentro de los límites que imponían puentes y túneles. Todas las estaciones, excepto Velilla de San Esteban y Chércoles, contaron con uno.

El proyecto de los muelles de mercancías o galpones también es típicamente francés y se debe, como los puentes, a un proyecto de T. Seyrig, pero no es absolutamente original pues es frecuente en la arquitectura francesa de estaciones de la época[16]. Son edificios de estructura vista tanto desde el exterior como en el interior consistente en vigas de perfil en doble T que se refuerza en las esquinas acoplando dos perfiles en ángulo recto. Los bastidores formados por estas vigas se arriostran con piezas de fundición en ángulo recto que también sirven para sujetar los amplios aleros de los tejados (faldones) que cubren tanto los vagones por un costado como los carros por el costado opuesto. El espacio entre los bastidores se rellena con tabique de ladrillo cara vista de intensa tonalidad. También aquí opera visualmente una bicromía entre el rojo anaranjado del ladrillo y los bastidores pintados de verde.

Las aperturas laterales al exterior son puertas correderas similares a las de los vagones a los que se adaptaban. El techo, con el eje paralelo a las vías, era de chapa ondulada galvanizada, y del mismo material era la puerta de paso entre el muelle cubierto y el descubierto. Con el tiempo, se vio en muchas estaciones la necesidad de comunicar directamente el almacén con

[16] Los almacenes o muelles con estructura vista al exterior eran frecuentes en líneas francesas y en instalaciones industriales. Algunos son visibles hoy en día en Le Creusot, conjunto de fundición y altos hornos francés que ha sido conservado como patrimonio industrial.

el edificio de viajeros abriendo una puerta en el testero ciego donde convino en cada caso.

LAS CASILLAS DE GUARDA

En una línea siempre impresiona la magnitud de las estaciones pero pocas veces se repara en la arquitectura doméstica que acompaña los grandes edificios. En esta línea todas las estaciones tenían sendas casillas en la aguja de entrada y salida, donde residía el guardagujas y su familia. Los pasos a nivel también tenían su casilla de guardabarreras para residencia del personal afecto a ese servicio, de manera que llegaron a contarse 169 casillas a lo largo de la línea, todas del mismo modelo. Con el tiempo, la expansión de la red de carreteras motivó la construcción de nuevas casillas hasta que en 1943 se contabilizaban 200.

El modelo de casilla era de planta rectangular de 6x8m en dos piezas: una cocina y una sala, divididas por un tabique donde se situaba la chimenea que, de esta manera, calentaba las dos habitaciones y otras dos que se levantaban bajo cubierta en el piso superior, a modo de buhardillas. Quizá hoy nos parezca una vivienda muy sencilla y algo pequeña, pero comparando su espléndido soleamiento y ventilación, más sus condiciones de habitabilidad en invierno y verano con las viviendas de la época, resultan de una gran calidad. Construidas en piedra de mampostería concertada, como las estaciones, su estabilidad y solidez hacen que hoy en día queden muchas en condiciones de habitabilidad, a pesar de su cercanía a las carreteras y pasos a nivel (Fig. 16).

Muchas han sido derribadas, a veces por instigación de los ayuntamientos para que no acampasen vagabundos, otras por ensancharse las carreteras adyacentes, pero otras han sobrevivido cedidas en alquiler a sus inquilinos. Algunas presentan ampliaciones en materiales más sencillos e, incluso, jardines acotados. De cualquier modo, esperemos que perduren muchas para el futuro y se encuentre siempre una forma para que continúen

En Peñafiel la casilla de guardagujas es además de guardabarreras en la carretera de Pesquera. Aunque ha sido ampliada y ha cerrado su puerta sobre las vías, conserva perfectamente su morfología original. Detrás, los almacenes de abono de la Sociedad Anónima Cros, que contaba con vía y báscula propia. (Fig. 16).

ocupadas. En una de ellas, en Osma – La Rasa, nació y vivió a principios del siglo XX el sindicalista Marcelino Camacho, a quien se le ha ofrecido el disfrute de la casilla para sus vacaciones.

EL TRÁFICO Y LA EXPLOTACIÓN

La compañía MZA se hizo cargo de la explotación con salida de los trenes en Valladolid desde la estación de la Compañía de Norte (Valladolid – Campo Grande) inaugurada en el mismo 1895. En la vía 3, al otro lado del andén, se formaban las composiciones de viajeros que abandonaban la estación bajo el Arco de Ladrillo por una vía paralela a las otras dos vías de Norte. En la primera curva se desviaba la línea de Ariza para entrar en la estación de MZA (Valladolid – La Esperanza) con edificio de viajeros similar a Aranda pero con otra organización interior administrativa, pues la estación del Norte cumplía con el cometido de atención a viajeros de la ciudad. Allí estaban también los depósitos de agua, el almacén de 7 módulos, la reserva de máquinas y el cocherón para vehículos de viajeros.

Para MZA la línea tuvo un gran impacto estratégico a nivel nacional. En efecto, 6 meses antes, el 1 de julio de 1894, había inaugurado la

Zaragoza – Barcelona por Caspe, haciendo la competencia al trazado por Lérida que explotaba la compañía del Norte. Así pues, ahora MZA llevaba viajeros y mercancías directamente, sin trasbordo, desde Madrid a Barcelona y desde el 1 de enero de 1895 también desde Valladolid a Barcelona por Ariza y Zaragoza, con la ventaja adicional de recorrer 85km menos que yendo por Miranda y Lérida, como se hacía anteriormente. El daño causado a Norte fue tan grande que un año después, el 1 de enero de 1896, firmaron un acuerdo ambas compañías repartiéndose los productos de las líneas equitativamente y creando con ello un oligopolio anti – competencia que evidencia la falta de escrúpulos comerciales y escaso desarrollo de la industria y comercio en aquellos años.

La apertura de la línea se esperaba ansiadamente para comunicar todos los pueblos de la Ribera y en los cinco primeros años viajaron 90.000 viajeros anuales. A pesar de estos resultados, las cifras de tráfico no fueron satisfactorias para la compañía ya que la línea de Ariza suponía casi el 10% de la red MZA pero su aportación no era más que el 2% de los ingresos. En cuanto a las mercancías, la situación no fue diferente. A pesar de todo, el tráfico fue creciendo durante las dos primeras décadas del siglo XX, pero a mediados de los años 20 la aparición de los autobuses y los primitivos camiones comenzó a dejarse sentir en los resultados de todas las compañías.

Cuando se inauguró la línea circularon 4 trenes en cada sentido, y ninguno de ellos era un expreso, rápido o nada por el estilo. Como formaba parte de la red secundaria de MZA circulaban trenes mixtos, es decir, con vagones de viajeros y mercancías; la diferencia entre un tren u otro dependía de la importancia que se diera a los viajeros respecto a las mercancías. Así, el tren Correo Mixto era el más rápido. Salía de Valladolid a las tres y media de la tarde y estaba en Aranda sobre las 7, es decir, unas 3 horas y media más tarde, lo que supone una velocidad de comercial de 30km/h que en el siglo XIX era muy normal. A las 7 y 20' reemprendía la marcha y llegaba casi a las 1 de la madrugada a Ariza. A estos trenes también se les conocía por Ómnibus, es decir, "para todos", pues llevaban viajeros, correo, mercancías pequeñas y paraban en todas las estaciones[17].

Los demás trenes eran un Mercancías Mixto, que salía de Valladolid a las siete de la mañana, llegaba a Aranda a mediodía y regresaba por la tarde, y un Mercancías con Viajeros entre Aranda y Ariza, aún más lento porque la locomotora tendría que maniobrar en las estaciones los vagones de mercancías. Completaba la tablilla un tren Especial de Ganados que circulaba entre Aranda y Ariza tardando más de 8 horas en completar los 150km de trayecto.

Sólo dos años más tarde la guía de ferrocarriles portugueses ya indicaba la posibilidad de viajar desde Oporto a Barcelona por la línea de Ariza. El viaje comenzaría a las 7:40 en Oporto, llegándose a Valladolid a las 2 y media de la madrugada siguiente. Allí el viajero pudiente podría alojarse en fonda y el menos afortunado pasar las horas en la sala de espera porque hasta las 3 y media de la tarde no salía el tren de Ariza que, trasbordos aparte, llegaba a Barcelona a las 5 de la tarde del día siguiente, después de casi dos días y medio viajando.

En los años veinte aumentó el número de trenes de mercancías, pero el viajero no tenía otra posibilidad que el Correo o el Mixto. Eso sí, se ha recortado media hora entre Valladolid y Ariza: ya son sólo 8 horas y 25 minutos. ¡En el Mixto se tardaba 10 horas y media!

Poco antes de la Guerra Civil comenzaron a circular trenes de mayor importancia: un

[17] Hasta el año del cierre, 1985, circulaba el correo en el Ómnibus de Ariza.

Correo – Expreso de Valladolid a Zaragoza, con 1ª y 3ª clase que redujo el tiempo a 5 horas y 40 minutos, y un Rápido de Mercancías que tardaba lo mismo que un correo ofertando plazas de viajeros en todas las clases. Además, el Valladolid – Aranda era ahora un Ómnibus con plazas de 2ª y 3ª que se prolongó hasta Valladolid – Osma y regreso. Pero el precio de un billete de 1ª, que costó unas 30 pesetas durante casi 40 años, se había puesto ya a más de 45ptas.

En la Guerra Civil la línea tendría un importante papel estratégico. En mayo de 1936 el Consejo de Administración de MZA ponía de manifiesto que desde la victoria del Frente Popular "venía ya desarrollándose la explotación del ferrocarril en plena orgía de indisciplina y subversión amparada y estimulada desde las alturas de la Administración pública...". Tras el levantamiento del 18 de julio el Gobierno republicano se incautó de las compañías ferroviarias por un decreto de 3 de agosto que se hizo efectivo el 10 para MZA. Pero el subdirector de la compañía pudo pasarse al bando enemigo y desde Valladolid organizar la explotación de las líneas en Zona Nacional que, en aquellos primeros momentos, aparte del Valladolid – Ariza no eran más que unos tramos sueltos en torno a Zaragoza.

Al cabo de unos meses ya eran más de 1200 los kilómetros de MZA en zona Nacional, es decir, un tercio de la compañía. Durante toda la contienda esta línea y la de Palazuelo – Astorga (la Vía de la Plata, de los Ferrocarriles del Oeste) fueron las dos líneas de retaguardia que permitían el paso de tropas desde el frente de Extremadura al de Aragón o el del Norte, además de rodear la estratégica posición de Madrid. Un ejemplo singular de este tráfico fue el Cuerpo de Tropas Voluntarias italianas que tras desembarcar en Málaga pasaron por la Ruta de la Plata y luego por el valle del Duero hasta el frente de Guadalajara, para seguir a continuación al Frente Norte. Luego pasarían los suministros al frente del Ebro durante 1938.

Esto nos dará idea del desgaste que supuso para la línea, que partía de una infraestructura con un carril débil que ya tenía 40 años. Un desgaste del que no se volvería a recuperar.

Para adaptar las instalaciones a las necesidades bélicas se reformó la playa de vías en Aranda durante 1937 y se implantó el servicio telefónico de doble hilo en 9 estaciones, que hasta el momento sólo contaban con servicio telegráfico. También se hicieron obras puntuales de refuerzo en la plataforma de vías aportando más balasto, siempre escaso en la línea desde el principio, para soportar la solicitación del tonelaje.

Una vez concluida la contienda, el mismo mes de abril de 1939 se trasladaron las oficinas de la compañía desde Valladolid a Madrid y dos años más tarde se creó RENFE para hacerse cargo de una red agonizante, que las compañías no tenían capacidad de reflotar. Pero la línea de Ariza no recibió apenas atención. En 1945 se aprobó un Plan Quinquenal que suponía la sustitución de los carriles de menos de 42,5kg/m por otros de 45kg/m y la precaria situación de la posguerra impidió la realización de este plan.

EL ÚLTIMO MEDIO SIGLO

En 1949 surgió la iniciativa de tender un ramal que uniera Tudela con Cuéllar, a unos 30km de distancia, auspiciada por los Gobernadores de Segovia y Valladolid y se pensaba que era ocasión de que la villa segoviana tuviera la estación que no tuvo al construirse el Valladolid – Ariza, en lugar del Medina – Calatayud, que habría pasado por sus inmediaciones. No llegó a materializarse.

Las dificultades de aprovisionamiento de carbón y locomotoras hicieron que se suprimie-

22 (Galicia) **VALLADOLID A ARIZA** (Barcelona) **22**

(SERVICIO DESDE EL 27 DE MAYO DE 1962)

	7652 M. V 3.ª	692 Cor. 2-3	614 Exp. 1-2-3	1602 Omn. 2-3	M. Al.	Andén	K.	ESTACIONES	1601 Omn. 2-3	7651 M. V. 3.ª	613 Exp 1-2-3	691 Cor 2-3	
			22.15					(8) VIGO			7.45		
			22.30					(3) CORUÑA			7.55		
			12.35					(1) VALLADOLID			17.45		
		8.05	13.10	18.50	692	D		*VALLADOLID (C. G.) ... S.	11.—		17.15	21.45	
		8.11	13.16	18.57	689	I	1	Valladolid (Esp.) ...	10.55		17.09	21.39	
		8.22	»	19.08	705	D	8	Laguna (apt.)	10.44		»	21.30	
		8.39	»	19.26	714	I	20	Tudela de Duero	10.29		»	21.15	
		8.51	»	19.38	718	...	27	Traspinedo (ap.) ...	10.16		»	21.03	
		9.02	»	19.47	720	I	32	Sardón de Duero	10.07		»	20.54	
		9.14	14.04	20.—	729	I	39	Quintanilla de Onésimo	9.56		16.22	20.42	
		9.23	»	20.09	...	...	44	Valbuena (ap.)	9.45		»	20.31	
		9.35	»	20.21	743	I	51	Quintanilla de Arriba	9.34		»	20.20	
		9.57	14.40	20.39	751	D	60	Peñafiel	9.21		15.53	20.07	
		10.07	»	20.49	753	I	65	Bocos (apt.)	9.04		»	19.48	
		10.19	»	21.—	760	I	72	S. Martín	8.54		»	19.38	
		10.33	15.10	21.14	770	I	80	Roa de Duero	8.42		15.14	19.26	
		10.41	»	21.22	...	...	...	Berlanga (ap.)	8.33		»	19.14	
		10.53	»	21.34	786	D	92	Castrillo de la Vega	8.22		»	19.03	
		11.01	15.35	21.45	798	I	100	ARANDA DE DUERO ... Ll. S..	8.10		14.45	18.50	
	7.35	11.30	15.50							18.55	14.15	18.35	
	8.06	11.45	»		810	D	109	Vadocondes		18.37	»	18.23	
	8.47	12.01	»		824	I	119	La Vid		17.42	»	18.08	
	9.30	12.12	»		885	I	126	Langa		17.03	»	17.57	
	9.56	12.25	»		845	D	134	Velilla (apt.)		16.32	»	17.46	
	10.44	12.43	16.43		865	D	144	S. Esteban		15.56	13.24	17.32	
	11.29	13.05	17.05		874	I	153	Osma La Rasa		15.13	13.10	17.16	
	12.12	13.25	»		900	I	166	Quintanas		14.01	»	16.49	
	13.01	13.37	17.32		918	D	173	Berlanga		13.38	12.35	16.37	
	14.15	13.59	»		923	D	186	Rebollo		12.35	»	16.17	
	14.48	14.15	»		924	I	198	Barca y Matute ...		11.35	»	16.—	
	15.40	14.31	18.23		937	D	204	Almazán		11.06	11.57	15.49	
	16.26	14.44	18.33		958	D	210	*COSCURITA		10.32	11.37	15.30	
	17.05	14.53	»		987	D	217	Morón		9.54	»	15.16	
	17.32	15.07	»		1024	I	222	Alentisque (apt.) ...		9.31	»	15.06	
	18.05	15.21	»		877	D	232	Chércoles		8.52	»	14.37	
	18.40	15.36	»		777	D	243	Monteagudo		8.11	»	14.03	
	19.05	15.50	19.25		708	I	255	*ARIZA		7.30	10.20	13.40	
		16.28	19.43					(41) ARIZA			10.09	13.06	
		↓	22.30		197	D	392	Ll. *ZARAGOZA (A.) S..			7.—	»	
		20.45	23.15		205	I	390	Ll. *ZARAGOZA (S.) S..			6.30	»	
			↓					(42)					
			3.05		143	D	576	Ll. *LERIDA S..			»	8.15	
					7	ID	758	Ll. *BARCELONA (V.) S..			2.50		
			7.50								22.15		

Léanse horarios en este sentido ↓

Léanse horarios en este sentido ↑

Tren 614. Procede de Coruña y Vigo, y sigue a Barcelona, por Lérida (Itinerarios 41 y 42). [1] [2] Coruña-Barcelona y Vigo-Barcelona. Tren 613 sale de Barcelona, por Lérida. [1] [2] [1] Barcelona-Coruña y Barcelona-Vigo. Trenes 691 y 692 [2] [3] Zaragoza-Valladolid, diarios

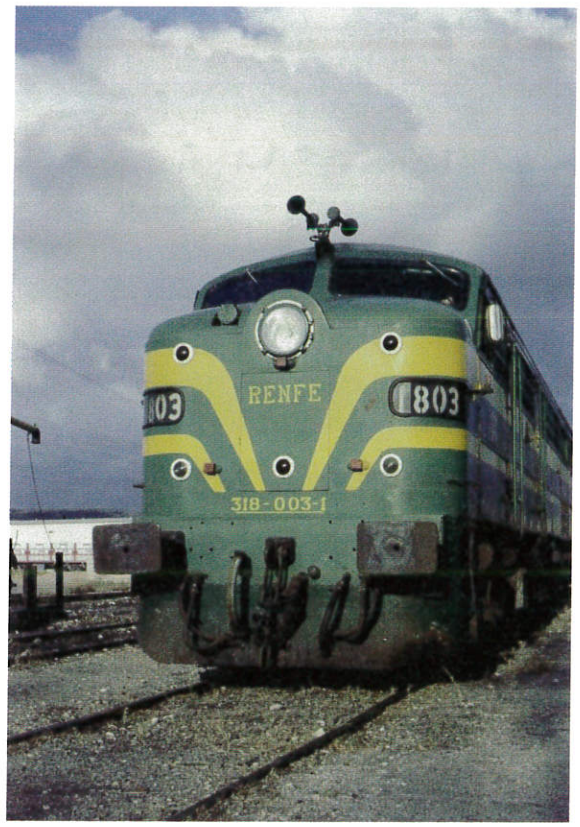
Horario de RENFE en 1962 para la línea de Ariza, donde aparece el Coruña y Vigo – Barcelona, conocido popularmente como Shangai Express. (Fig. 17).

ra en 1941 un Ómnibus entre Valladolid y Aranda que se había establecido en 1927. Poco después, en 1944, se suprimió otro, de manera que se volvió a la situación inicial de 1895, más un Ómnibus.

Sin embargo, la unificación de RENFE permitió el establecimiento de servicios de largo recorrido que la descoordinación de las grandes compañías había impedido. Fruto de esta cohesión fue el tren estrella de la línea de Ariza y uno de los mitos ferroviarios españoles: el Coruña – Barcelona, conocido popularmente como el Shangai en recuerdo del largometraje "El Expreso de Shangai". La acción de esta larguísima película se desarrollaba dentro de un tren, algo parecido a lo que sucedía cuando el viajero montaba en Coruña o Vigo para recorrer los casi 1500km que le separaban de Barcelona, donde llegaría 37 horas más tarde, a una velocidad comercial de 40km/h (Fig. 17). El servicio se implantó 3 días por semana desde 1948 y estuvo 21 años en servicio, pues en 1969 ante el estancamiento de la velocidad comercial por la línea de Ariza pasó a circular desde Venta de Baños por Burgos y Miranda, hasta llegar a Zaragoza y desde allí a Barcelona. ¡Entre Valladolid y Ariza tardaba algo menos de 8 horas! ¡En 1969!

Un año antes se incorporó un servicio TAF (Tren Automotor FIAT) que por su ligereza supuso un importante avance reduciendo el tiempo de viaje hasta Ariza en poco más de cinco horas. Los TAF heredaron el espíritu cosmopolita del Shangai, pero sólo hacían el recorrido de Salamanca a Zaragoza. Desde el año 76 fueron sustituidos por los TER, más modernos, hasta su cierre en 1985, cuando hacían el recorrido Salamanca – Barcelona diario. También durante los 80 el Ómnibus de Ariza se convirtió en Valladolid – Calatayud, prolongando un poco su recorrido

Desde 1971 se incorporan dos ferrobuses haciendo servicios de ida y vuelta entre Aranda y Valladolid en poco más de dos horas y media, pero

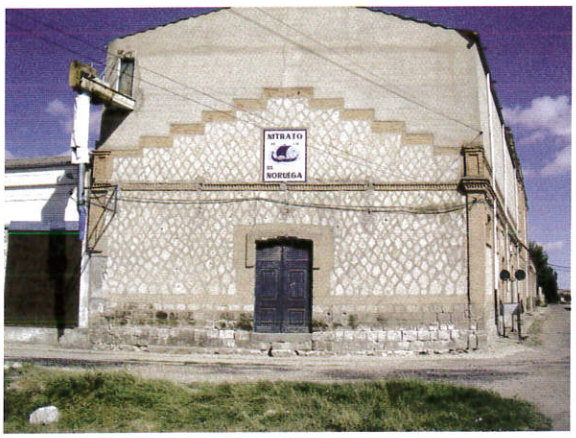


El Ómnibus de Ariza en la estación de Peñafiel, durante el otoño de 1984, poco antes del cierre de la línea. La locomotora es una diesel de ALCO (American Locomotiva Company) de la serie 1800 construida hacia 1960. (Fig. 18).

se suprimieron el año siguiente: la competencia de los autobuses de la Empresa Navarro los había dejado obsoletos.

Cuando se cerró la línea de pasajeros en el 85 sólo había dos servicios en cada sentido: el TER de Salamanca a Barcelona y el Ómnibus de Ariza, que llevaba el correo, y que cambió dos años antes su locomotora diesel y sus coches por un automotor de la serie 592, conocidos familiarmente como "los camellos", por sus aparatos de aire acondicionado saliendo como jorobas sobre el techo. Una de las causas del cierre pudo ser el gasto que ocasionó este nuevo material en una línea por la que apenas circulaban viajeros (Fig. 18).

La causa de tan escasa actividad no hay que buscarla sólo en la competencia del vehículo pri-



Almacén de abonos en la estación Roa. El aparejo constructivo de mampostería es similar al de las estaciones, aunque aquí se sustituyen los recercos y esquinas de cantería por ladrillo. El anuncio en azulejo del Nitrato de Cal, o del Nitrato de Chile, forma parte de nuestro paisaje industrial. (Fig. 19).

vado y la Empresa Navarro sino en lo obsoleto de la vía, que obligaba a continuas precauciones con limitaciones de velocidad a 30km/h. Los que viajábamos entonces en el Ómnibus recordamos el paso cansino por las rectas de Traspinedo ¡mientras por la carretera general nos adelantaban los ciclistas! Por otra parte los horarios eran contrarios a la lógica del comercio: el tren salía de Valladolid por la mañana hacia los pueblos y regresaba por la tarde. El horario de los coches de línea era justamente el contrario, adaptándose a las necesidades del usuario.

Es muy interesante comparar las velocidades comerciales a lo largo de la historia de la línea: al inaugurarse en 1895 se tardaban 3 horas y 50' desde Valladolid a Aranda en el correo, que se reducían a 3 horas y 20' en 1907 y a 2 horas y 50' veinte años más tarde, en 1927. En el verano del 36 se hacía en el Correo en 2 horas y 10'. No está mal reducir el tiempo al 60% en 30 años. Pero a partir de este momento, con el desgaste causado por la Guerra Civil los horarios no mejorarían. En 1941 ya había subido a 2 horas y 50', que se convertían en 3 horas y 5' en 1955[18]. El año 1971 los ligeros ferrobuses lo volvieron a bajar a 2 horas 35'. Cuando se cerró la línea en 1985 los automotores "camellos" sólo lo bajaron a 2 horas y 24': ¡el doble que por carretera![19].

LAS MERCANCÍAS

La línea se creó también pensando en la riqueza agrícola del valle del Duero y el tráfico de cereales y abonos con Cataluña fue rápidamente uno de sus principales clientes. Después de la Guerra Civil en Servicio Nacional de Productos Agrarios (SENPA) instaló silos con vía propia en las estaciones, y con su silueta prismática de rascacielos son hoy uno de los hitos más representativos del paisaje de la Ribera. Aún los podemos ver pasando por Tudela, Peñafiel, San Martín de Rubiales, Roa y Aranda, así como en San Esteban de Gormaz y otras camino de Ariza

Al mismo tiempo, la Sociedad Anónima Cros y otros almacenistas levantaron depósitos junto a las estaciones de Peñafiel, Roa y Aranda. Al añadirse las fábricas de harina o de piensos en estas zonas, resultó la formación de polígonos industriales en los alrededores de las estaciones que son hoy documentos de arqueología industrial a punto de desaparecer, como sucede con las instalaciones de Roa (Fig. 19). En Peñafiel no están siguiendo mejor suerte, aunque varias fábricas de harina están derivando a establecimientos de hostelería.

Sin embargo, el tráfico más importante no se previó al proyectarse la línea. Tres años más tarde de la inauguración, en 1898, se produjo la independencia de Cuba y con ello se cortaba el suministro de azúcar de caña desde la isla caribeña. Desde esa fecha comenzó la producción de azúcar en la metrópoli peninsular, comenzando por las vegas del Duero, regadas desde la década de 1880

[18] Aunque el Shangai, que no paraba en todas, lo hacía en 2 horas y 25'

[19] El TER de Salamanca a Barcelona, parando sólo en Quintanilla de Onésimo, Peñafiel y Roa recorría los 100km de Valladolid a Aranda en 2 horas.

Etiqueta de bultos con destino a Peñafiel, en la línea Valladolid – Ariza, a mediados de los años 60. (Fig. 20)

por el canal del Duero. La fábrica de azúcar Santa Victoria (1901) se estableció precisamente entre las vías del Norte y MZA de Valladolid, llegando la remolacha desde la estación de Valladolid – La Esperanza que llegó a facturar más que la del Norte en 1920. Hasta Valladolid llegaban los vagones de toda la cuenca, pesándose en las básculas de las que ya hemos hablado a la salida de los muelles.

Desde 1906 la Sociedad Industrial Castellana (propietaria de la azucarera Santa Victoria), se hizo con la posesión del Canal del Duero. En 1911 ya estaba en funcionamiento otra azucarera en la finca modelo de La Rasa, junto a la estación del Burgo de Osma, que en 1934 se trasladó a León, donde se establecieron azucareras en Veguellina y La Bañeza, en el Valle del Órbigo. En 1931 otra sociedad con azucareras en el valle del Ebro compra la de La Bañeza y se instala también en Aranda (Compañía Industrial Azucarera, CIA).

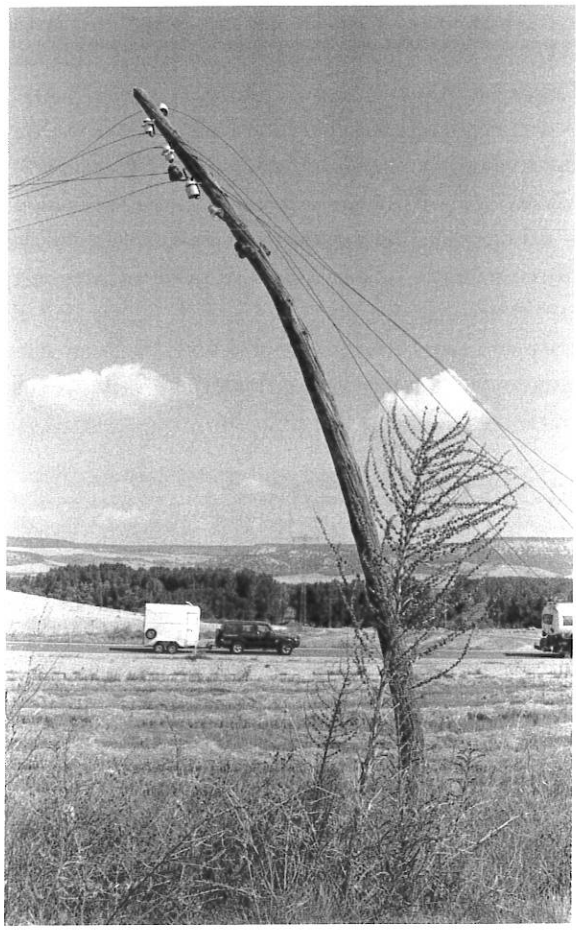
En 1953 se fusionan varias compañías, entre ellas Ebro, formando "Azucareras Castellanas S. A." que tenían la fábrica de Monzón de Campos (Palencia) para fundar dos nuevas fábricas: Peñafiel (campaña 1956-57) y Benavente. Como vemos, se creó un eje azucarero desde 1901 a lo largo del valle del Duero basado en el riego por los Canales de Guma, Riaza y Duero, y por el transporte ferroviario de la remolacha, que tuvo su punto álgido en la década de 1950 con el abastecimiento a las fábricas de Santa Victoria – Peñafiel – Aranda. El ferrocarril soportó en su dolida infraestructura estos pesados tonelajes hasta que comenzaron a decrecer en los años 60 merced al trasporte por carretera, en muchas ocasiones ejecutado por los propios agricultores gracias a sus tractores con remolque (Fig. 20).

EL FINAL DE LA LÍNEA

La falta de mantenimiento se fue haciendo una pesada carga para la explotación. En la década de los 80 las precauciones con limitación de velocidad eran continuas y la renovación de carril no llegaba. Desde los años 60 se acometieron pequeñas sustituciones, pero eso sí, siempre con carril usado. Las más importante se efectuó en 1971 en los 10 primeros kilómetros, hasta el apartadero de la carretera de Segovia, con carril de 45kg/m de segunda mano. En estas condiciones la explotación reducía su velocidad comercial a valores ridículos si los comparamos con la carretera que circulaba en paralelo.

En 1984 la incorporación de los automotores "Camellos" redujo el tiempo de viaje acercándolo al del TER, y eso que aquellos paraban en todas. Si a esto unimos unos horarios absurdos, que no coincidían en absoluto con el interés de los usuarios, el resultado fue un servicio de escasa utilización, que desembocó en su cierre el 31 de diciembre de 1984. En la misma fecha fue clausurado el Plasencia – Astorga (Vía de la Plata) y el Santander – Mediterráneo, sumando unos 1000km de líneas en Castilla y León. Otras líneas deficitarias en otras comunidades no tuvieron el mismo final y, a pesar de su déficit, los presupuestos públicos cubrieron su explotación[20].

[20] En realidad la compañía RENFE resultaba deficitaria en líneas también de alta ocupación, pero algunas líneas que estaban en la lista inicial se salvaron a la postre, como la Ripoll – Puigcerdá o la Sevilla - Bobadilla, que continúan en uso.



Poste telegráfico de la línea de Ariza en Quintanilla de Arriba. Al fondo, la carretera nacional, que discurre paralela al trazado. (Fig. 21).

Desde el 1 de enero de 1985 se implantó la "Explotación económica", eliminando personal y cerrando estaciones y pasos de guarda, suministrando vagones y trenes de mercancías sólo bajo pedido[21].

Sorprendentemente, el tráfico aumentó en los meses siguientes, y siguieron circulando dos mercancías diarios desde Aranda: uno a Valladolid y otro a Almazán[22]. La vía siguió por lo tanto deteriorándose sin apenas inversiones y al poco tiempo se limitó a 5km/h la velocidad de paso por el túnel de Alentisque. Una vez, en 1991, pasó un TALGO pendular vacío entre Coscurita y Aranda, por una amenaza de bomba en la línea de Zaragoza a Madrid.

Por fin, el 26 de julio de 1993 cerró definitivamente. Sólo pasaron después algunos trenes llevando material de desguace a Aranda. Actualmente dos tramos siguen funcionando: de Aranda – Chelva al muelle de Michelín y desde Valladolid a La Carrera, junto a Laguna de Duero, que es por donde sale la producción de FASA – Renault.

A pesar de la alta densidad de población de Valladolid y la importancia que van adquiriendo los núcleos de población en torno a la capital (Laguna, Tudela, etc) no se ha considerado el establecimiento de un servicio suburbano de lanzadera hasta Peñafiel o, incluso, hasta Aranda con su importante población, que podría aliviar el tráfico de carretera y facilitar la dispersión de población a lo largo del Valle del Duero (Fig. 21).

LOS OTROS FERROCARRILES DE ARANDA

En el siglo XIX no faltaron intentos para construir un ferrocarril que siguiera más o menos paralelo a la Nacional I recorriendo menos kilómetros que la Compañía del Norte entre Madrid y Burgos.

Las primeras tentativas trataron de unir Madrid con Santander en lo que se llamó Ferrocarril del Meridiano, por seguir esta dirección[23]. En 1892, siguiendo la estela de Ley de Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios, Alberto Bosch proyectó un ferrocarril de vía

[21] Quedó Aranda con 6 empleados y Peñafiel con 2, frente a los 30 empleados de Aranda en 1958, cuando trabajaban más de 200 agentes a lo largo de toda la línea.

[22] Los tráficos principales seguían siendo agrícolas: remolacha, cereales y abonos, junto la arena que se facturaba desde Aranda a Barcelona hasta el año 1986.

[23] WAIS, F. *Historia de los Ferrocarriles Españoles.* Editora Nacional. Madrid, 1974.

estrecha que por Aranda y Burgos llegara a Santander pasando por Medina de Pomar, Bercedo y Arriondas. En Aranda se previó la derivación de Ramal de 20km hasta Roa, con estación en Villalba de Duero y un gran puente de 90m para salvar el Gromejón[24].

No llegó ni siquiera a concederse una concesión, pero el testigo de unir Burgos con Santander lo tomaría, en la década de 1920 el Santander – Mediterráneo, descendiendo al valle del Ebro por Poza de la Sal y Trespaderne. Se puso en funcionamiento hasta Cidad Dosante, al pie de la cordillera cantábrica, y fue cerrado a la vez que la línea de Ariza.

Más importancia tuvo la iniciativa de unos capitalistas ingleses de Bilbao que tendieron en 1899 un ferrocarril minero de vía estrecha entre Villafría (a las afueras de Burgos) y Monterrubio de Demanda. Tan animosos estaban que el 2 de diciembre de 1901 constituyeron la Compañía Ferroviaria Vasco Castellana para construir un directo Madrid – Bilbao de ancho internacional (1,45m) donde sacar, de paso, su producción de mineral de la Sierra de la Demanda. Buena parte de las obras de fábrica, como túneles, trincheras, explanaciones, etc, son aún visibles por entre Burgos, Briviesca y Pancorbo.

El trazado saldría de Madrid y después de seguir el Jarama por Paracuellos y Torrelaguna cruzaría el puerto de Somosierra y tendría estaciones en Boceguillas, Aranda, Lerma, Hontoria y Burgos. Luego seguiría prácticamente paralelo a la línea del Norte por Villafría, Villaseca, Briviesca y Pancorbo, para seguir directo hacia Bilbao por Santa Gadea, Espejo, Osma y Berberana en la provincia de Burgos, y Salmantón, Oquendo, Sodupe y Bilbao[25].

La empresa fue un fracaso económico y se desestimó. Algo más tarde, en 1909, se seguía pensando en el directo e incluso se constituyó una asociación que convocó un concurso de ideas valorando la posibilidad de comenzar por un Segovia – Aranda – Burgos, que evitaría el difícil salto de Somosierra y conectaría con Norte tanto en Segovia como en Burgos, por lo que habría que llegar a algún tipo de acuerdo con esta compañía.

Ninguna de estas acciones capitaneadas desde Bilbao y con soporte económico británico tuvo éxito. Incluso el ferrocarril minero de la Sierra de la Demanda terminó levantándose en la posguerra, por lo escaso de sus beneficios. Pero nos ha dejado un legado cultural excepcional: en una de las trincheras de este ferrocarril aparecieron unos extraños huesos que hoy son el yacimiento de Atapuerca, Patrimonio de la Humanidad, que ha fecho más famoso este ferrocarril que su propia historia.

El impulso final para la construcción del directo se lo dio la Dictadura de Primo de Rivera con su plan de ferrocarriles directos de 1926 a construir por el Estado. ¡Cuántos kilómetros de línea se quedaron sin terminar en este plan! Sólo se remataron el Orense – Vigo, el Cuenca – Utiel y el que nos ocupa: el directo Madrid – Burgos. Desde aquel año de 1926 se sucedieron república, dictadura, posguerra y, especialmente, la competencia de la carretera que hizo imposible el final de muchas obras. A pesar de todo, se inauguró en 1968 y con ello RENFE heredó una infraestructura deficitaria desde el principio.

Tampoco se vio especialmente favorecida la línea de Ariza, que no aumentó sus tráficos, a pesar de estar interconectadas desde principios de 1967.

[24] También en este caso puede consultarse la concienzuda obra de P. Pintado Quintana, Op. Cit.
[25] Desde Sodupe seguiría el mismo valle que el ferrocarril de la Robla, puesto en servicio poco antes de 1920.

Estación de Gumiel de Izán, en la línea del directo Madrid – Burgos inaugurado en 1968. Su estado de abandono hace presagiar su próxima ruina. (Fig. 22).

Aranda tuvo entonces 2 estaciones: la de Chelva en la línea de Ariza y una nueva llamada de Montecillo. Esta línea tenía un estilo totalmente distinto. En lo geográfico es un continuo sube y baja saltando todos los valles de dirección este – oeste. Su perfil es muy difícil escaseando las alineaciones horizontales y en recta. Afortunadamente se inauguró con tracción diesel y no tuvo que emplearse el vapor. En su obra civil, los puentes son unas frías construcciones de hormigón, pues los puentes de hierro ya resultaban obsoletos.

En las estaciones, el estilo había cambiado radicalmente: del durandianismo francés que impregna las estaciones de Ariza, con la delicadeza de sus carpinterías y labra de piedra, se pasó a un estilo regionalista, donde las estaciones se disfrazan de un aire aldeano con soportales, aleros de madera y teja tradicional, rematando con bolas para buscar una aspecto historicista, como de ayuntamiento de pueblo (Fig. 22).

Interiormente siguen manteniendo las distribuciones anteriores, que tan buen juego venían dando, pero es en el exterior donde se rompen las líneas de cumbreras para multiplicar las vertientes de tejados y engañar al espectador, haciendo creer que está ante una espontánea construcción de arquitectura popular[26].

[26] El regionalismo fue una corriente habitual en las construcciones ferroviaras no sólo de España (Santander – Mediterráneo, Orense – Vigo), sino también en toda Europa. Cfr.: KUBINSZKY, M. *Bahnhöfe in Österreich*. Josef Otto Slezak. Viena, 1986

Actualmente está siendo eliminado el tráfico de viajeros por los problemas que representa una línea diesel rodeada de tramos electrificados, más eficaces y rápidos, y está siendo relegada a línea de mercancías y línea complementaria para situaciones de emergencia.

LA SITUACIÓN ACTUAL

Las redes ferroviarias con su conjunto de obras públicas y edificios, son un patrimonio cultural de gran calidad que debe ser protegido y difundido, aplicando las políticas más convenientes para su conservación, directamente por los mismos propietarios de los edificios o a través de otras instituciones o empresas que le den un uso digno.

Por eso urge dar una ocupación a las estaciones, almacenes, casas y demás edificios que garantice la conservación y rentabilidad de las cuantiosas inversiones realizadas por las generaciones que nos han precedido, entregándonos un valioso y costoso patrimonio edificado[27].

Pasear hoy por la estación de Roa mientras la ocupan vagabundos y ladrones se llevan las jambas labradas de cantería para su venta, acelerando la ruina de espléndidos edificios (Fig. 23), o por la estación de Gumiel de Izán, donde se hace fuego dentro de las estancias y se llevan las tejas, es una impresionante lección de desidia, incapacidad de gestión y falta de imaginación por parte de las instituciones y empresas que deberían tener en la custodia del patrimonio que se les ha entregado una de sus preocupaciones. Su cuidado y conservación son una exigencia de los ciudadanos, que somos en definitiva sus legítimos propietarios.

Edificio de viajeros de la estación de Roa. Los vagabundos acampan y hacen fuego. Desconocidos arrancan la cantería de los recercos de puertas y ventanas para su venta. (Fig. 23).

[27] La estación de Tudela es hoy iglesia Evangélica, y el almacén está convertido en bar. Otras están alquiladas a particulares como residencia. Los edificios de viajeros de Aranda y Valladolid están parcialmente ocupados por asociaciones de amigos del ferrocarril y el de Morón de Almazán es un alojamiento turístico.