

El corredor transversal *Santander-Mediterráneo*.¹

Rafael Barquín Gil
UNED

Resumen

El Santander-Mediterráneo era la más obvia de las líneas transversales que debían cerrar el mapa de los grandes ferrocarriles de España. Sin embargo, tenía un serio problema: atravesaba regiones con muy poca población y actividad económica, por lo que sólo podía justificarse por el tráfico a larga distancia entre Cantabria y Valencia. Después de un tortuoso proceso político y administrativo las obras comenzaron en 1925. Cuatro años más tarde gran parte de la línea, entre Calatayud y las Merindades de Burgos, estaba en explotación. Pero a pesar del esfuerzo realizado en la excavación del gran túnel de La Engaña, nunca se terminó el tramo final. En 1984 la línea fue clausurada. El Santander-Mediterráneo fue un ferrocarril de incierta utilidad social que nunca pudo servir a los fines para los que había sido diseñado.

[163] Los primeros proyectos

Situado en la costa del Mediterráneo, y a menos de 40 kilómetros de Valencia, el Camp de Morvedre nunca fue una comarca aislada. La ausencia de accidentes orográficos importantes, la riqueza agrícola y la densidad de población facilitaron desde tiempo antiguo la existencia de un activo movimiento de mercancías en la carretera general de Valencia. El enlace con La Plana Alta y Baja, Tortosa y Barcelona se realizaba por esa misma vía. La lectura que se desprende del cobro de portazgos a mediados del siglo XIX pone de manifiesto que el tráfico era lo bastante intenso como para justificar el buen estado del firme que revelan varias fuentes contemporáneas. Sin embargo, esa misma información fiscal también pone de relieve la falta de movimiento de la carretera que unía Valencia con Aragón, y que tenía en Sagunto (o sus cercanías) el punto de arranque. Por ejemplo, en 1854, el

¹ Referencia completa: Barquín Gil, Rafael (2012) "El corredor trasversal Santander-Mediterráneo" en Aguilar Civera, Inmaculada (coord.) *El Camp de Morvedre*. Generalitat Valenciana: 161-178.

año de la inauguración del ferrocarril Madrid-Albacete, el cobro anual por los portazgos de la carretera de Las Cabrillas entre Valencia a Madrid rondaba los 600.000 reales; y poco menos el de su alternativa por Albacete. En cambio, la de Zaragoza a Valencia apenas alcanzaba los 20.000 reales (Vidal, 1991: 42-55, 1978; Madrazo, 1984: 758).

Estos magros ingresos se explican por la escasa vitalidad de las comarcas aragonesas de las que Sagunto era puerto de entrada o salida. En el siglo XIX Teruel era una provincia poco poblada y con una reducida (aunque creciente) vocación exportadora. Esa debilidad del comercio interregional también explica que en los primeros estudios nacionales sobre la dirección de las grandes líneas ferroviarias no se contemple la conexión del Bajo Aragón con Levante. De hecho, sólo aparece en el *Informe sobre el sistema general de caminos de hierro* elaborado por los ingenieros Subercase, Azas y Gerónimo de Campo en 1845, que no es el famoso «Informe Subercase» sino un desarrollo posterior que apenas tuvo eco. En él se preveía la construcción de una enorme red de ferrocarriles de 5.000 kilómetros de extensión en la que se incluía una línea entre Zaragoza y Valencia (Hernández Sempere, 1983: 27-29). Lo que es más relevante: ninguno de los planes ferroviarios presentados a Cortes entre 1850 y 1855 tomaron en cuenta esta ruta.

Tampoco la conexión entre Santander y Aragón fue particularmente considerada. A mediados del XIX existía una carretera entre Santander y Haro que servía para el transporte de vino y productos coloniales. Esta era la principal ruta comercial entre las dos regiones, pues el acceso a través de Vizcaya o Burgos era mucho más largo y complicado. Este último se realizaba a través del puerto de Reinosa, que desde finales del siglo XVIII contaba con una buena carretera, pero que exigía alejarse hacia el Oeste. Luego, llegar a Burgos no era especialmente complicado; pero desde aquí a Soria no existía una carretera aceptable. Y tampoco desde esta capital hasta el Bajo Aragón, ya que el paso a esa región se realizaba más al Norte, por Agreda. Con la parcial excepción de un insólito proyecto Logroño-Soria-Calatayud dentro del plan del ministro Mariano Reinoso, ninguno de los presentados a Cortes en el lustro 1850-55 contemplaba un ferrocarril que siguiera la dirección del futuro *Santander-Mediterráneo* (Mateo del Peral, 1978: 61-99).

[164] De todos modos, estos trabajos de planificación tampoco sirvieron de nada. La *Ley General de Ferrocarriles* de 3 de junio de 1855 no incluyó ningún plan de construcción. Sólo indicaba de modo vago las condiciones que debían reunir los ferrocarriles de “primer orden”, que serían los que “partiendo de Madrid, terminen en las costas ó fronteras del reino”. Esa clasificación tampoco impedía que otras vías fueran consideradas “de servicio general” y, por tanto, sus obras “de utilidad pública”. Es decir, merecedoras de subvenciones y otros privilegios. En fin, fueron las compañías ferroviarias, primero constructoras y luego concesionarias, las que, en connivencia con los poderes públicos, diseñaron la red básica española. En la práctica, las líneas siguieron, con mayor o menor detalle, las carreteras más transitadas (Artola, 1978: 24). Esto tuvo como resultado la construcción de un modelo de apariencia levemente radial; circunstancia que en modo alguno era criticada por la mayor parte los expertos, políticos y el público en general. De todos modos, esa red contaba con líneas transversales (Bilbao-Barcelona) y costeras (Barcelona-Valencia); así como con tres subredes regionales (Andalucía, País Vasco y Cataluña). Al terminar 1865 España disponía de casi 5.000 [165] kilómetros de

vías férreas; y Valencia contaba con dos conexiones interregionales, los ferrocarriles de Madrid por Almansa y de Barcelona por la costa. No se construyó un ferrocarril en la ruta del Bajo Aragón, y Sagunto quedó relegada a la condición de estación de paso de la línea ferroviaria Valencia-Barcelona.

Tampoco había perspectivas de que aquella línea se construyera en los próximos años. El anteproyecto del Plan ferroviario de 1864, elaborado por iniciativa del Gobierno por la denominada *Comisión de Ingenieros*, ignoraba esa ruta y planteaba una alternativa por Castellón de la Plana, Teruel, Cuenca y Aranjuez. Asimismo, proponía construir un ferrocarril entre Valencia y Landete, que también daría salida a la producción aragonesa por medio de un ramal entre esta localidad y Teruel. Esta comisión debía elevar su informe a la *Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos*, a la que pertenecían sus miembros; pero ésta lo rechazó por diferencias fundamentales sobre los criterios de construcción de la red. Para la *Comisión de Ingenieros* las nuevas líneas ferroviarias no debían entrar en conflicto con las ya realizadas. Para la *Junta Consultiva* debían atender las necesidades de comarcas mal comunicadas. De ahí que en el caso de Valencia la *Junta* sí contemplara una conexión entre Sagunto y Teruel, de donde partirían dos vías, una hacia Calatayud y otra hacia Cuenca y Quintanar de la Orden. Las discrepancias entre los dos órganos llevaron a la creación de una *Comisión especial* que, en términos generales, vino a dar la razón a la *Comisión de Ingenieros*. El ferrocarril de Sagunto volvía a desaparecer y en su lugar Zaragoza y Valencia se unirían por Calatayud, Teruel y Requena. Esta solución fue la que se incluyó en el proyecto de plan ferroviario de 1867. Pero tres años más tarde las Cortes elegidas tras la *Gloriosa* aprobaron un nuevo plan ferroviario propuesto por José de Echegaray, que básicamente era una ampliación del de 1867, y en el que sí se contemplaba la conexión de Sagunto con Teruel (Mateo del Peral, 1978: 99-131).² En fin, es evidente que desde el Ministerio de Fomento, o las mismas Cortes, no había una posición clara sobre esta ruta.

La respuesta de Valencia a estos planes fue bastante crítica. Ante todo, se consideraba prioritaria la unión directa con Madrid; es decir, se rechazaba el enlace a través de Xàtiva y Almansa. En todo caso, ese desvío hacia el Sur dejaba aún más desguarnecido el Noroeste. En 1862 José Campo, principal accionista del Ferrocarril Almansa-Valencia-Tarragona (AVT), encargó un estudio para la construcción de una línea entre Segorbe y Sagunto. Y en 1865 César Ailhard de Causeneuve solicitó autorización para construir un ferrocarril de Burgos hasta las inmediaciones de Murviedro (Olaizola y Cobos, 2009: 15). Pero estas propuestas no tuvieron, por ahora, mayor continuidad. De hecho, en 1864 un informe del Gobierno civil respaldado por la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio, y los ayuntamientos de Valencia y otras localidades, proponía la construcción de una línea entre Madrid y Valencia por Cuenca, Landete, Utiel y Requena; y desde Landete proponía construir un ferrocarril hacia Teruel. Es decir, reproducía la visión de la *Comisión de ingenieros*. Más adelante, la Jefatura de Obras Públicas de Valencia defendería la construcción de un ferrocarril secundario entre Valencia y Segorbe, al tiempo que reconocía la inviabilidad comercial del Aranjuez-Cuenca-Utiel-Valencia. En definitiva, las dudas

² De otro tipo de estudios contemporáneos se desprende una idea similar. Por ejemplo, el *Proyecto de las líneas generales de navegación y ferrocarriles en la Península Ibérica* (1855) de Francisco Coello preveía la construcción de un ferrocarril entre Valencia y el Bajo Aragón, pero no por Sagunto, sino por el interior de la provincia de Valencia y Teruel. (Vidal Raich, 1994, 108).

que en Madrid existían sobre la conveniencia de un ferrocarril entre Sagunto y Teruel parecen replicarse en Valencia (Vidal Olivares, 1992: 125-139).

En cuanto al resto de la futura línea del Mediterráneo, ninguno de los proyectos de la *Comisión de Ingenieros*, la *Junta Consultiva*, la *Comisión especial* y la comisión presidida por José Echegaray contempló la construcción de un ferrocarril entre Santander y Burgos, o entre Burgos y Soria. Sí se hizo, y de forma reiterada aunque con variaciones, entre Soria y Calatayud, y, como vimos, entre Calatayud y Teruel. Y también entre Castejón o Baidés y Soria o Almazán; es decir, en lo que luego sería el ferrocarril Castejón-Soria-Torraiba (Mateo del Peral, 1978: 99-131).

[166] En la nueva mayoría conservadora aprobó un plan ferroviario que, en esencia, reproducía el de 1870 del progresista Echegaray. Seguramente fue el plan ferroviario de más trascendencia en la Historia de España, si bien su importancia debe ser matizada por los tiempos de ejecución. En primer lugar, el plan definía las líneas de “servicio general”; es decir, aquéllas cuya existencia se consideraba prioritaria para el desarrollo de la nación. Como sucedió en otras ocasiones, los proyectos de los planificadores excedían en mucho las posibilidades del país. El plan de 1877 estaba presidido por consideraciones de orden político o administrativo, como la necesidad de conectar todas las capitales de provincias. De modo más concreto, se proponía culminar la red radial, reforzar las conexiones con Francia y Portugal, y extender varias líneas transversales. Con respecto a todas las líneas ferroviarias que, razonablemente se podían haber construido, sólo se hicieron dos sacrificios importantes: el corredor del Cantábrico entre Alsasua y Ribadeo, y la línea entre Almería y Algeciras, ambas propuestas por la *Junta Consultiva* en 1867.

Precisamente por ser tan ambicioso, la capacidad ordenadora de este plan terminó siendo más reducida de lo previsto. La rentabilidad de muchas líneas era muy dudosa; y la situación de las compañías ferroviarias, aunque más desahogada que diez años antes, tampoco era espléndida. En consecuencia, éstas se valieron del plan como de un “menú a la carta”: se apresuraron a ejecutar aquellas líneas que les interesaba controlar; básicamente, aquellas que permitían ampliar el mercado sin entrar en competencia con otras ya existentes. Es decir, las radiales, como las que enlazaban Madrid con Galicia, Asturias, Granada o la frontera portuguesa. En cambio, pospusieron la construcción de aquellas que entraban en conflicto, sobre todo si atravesaban regiones poco pobladas. Es decir, las grandes líneas transversales. El plan de 1877 había propuesto cuatro de esos ferrocarriles: Calatayud-Sagunto, Valladolid-Ariza, Astorga-Salamanca y Lorca-Baza. Hubo que esperar alrededor de 20 años para que se abrieran los tres últimos.

Y un poco más, un cuarto de siglo, para que se abriera el Calatayud-Sagunto, que fue conocido como Ferrocarril Central de Aragón (FCA). Quizás inesperadamente, fue el que tuvo mejor resultado de esos cuatro “transversales”. Fue una línea con un tráfico más que aceptable y un bajo coeficiente de explotación. Sus vicisitudes son relatadas en otro capítulo de esta monografía. Ahora sólo interesa explicar las consecuencias que esa línea tuvo para el desarrollo del *Santander-Mediterráneo* y el resto de las líneas del Nordeste. Mediante el enlace con el ferrocarril de Madrid a Barcelona se ahorraba una buena parte del rodeo que implicaba viajar de Valencia a Bilbao; pero aún faltaba una conexión fácil con el Cantábrico. Esta era una cuestión que no había sido planteada en los primeros planes ferroviarios, pero que con el

tiempo fue haciéndose más relevante. Si inicialmente la prioridad había sido puesta en lograr la unión de Madrid con la costa y la frontera francesa, con el tiempo los políticos fueron prestando más atención a la interconexión de las ciudades. Desde Valencia hasta Bilbao, dos de los mayores y más dinámicos núcleos urbanos del país, las dos rutas posibles exigían realizar un enorme rodeo por Almansa, Madrid y Valladolid, o por Tarragona (y antes de 1879 por Barcelona). Con respecto a las carreteras existentes en 1866 el recorrido ferroviario entre esas dos ciudades implicaba incrementar la distancia en un 72%, el mayor de los necesarios entre las principales ciudades y nodos de comunicación del país, cuya media era del 27% (Barquín, 2009: 44). Incluso con el FCA, inaugurado en 1902, el rodeo por Calatayud y Zaragoza seguía siendo considerable. Dicho de otro modo, la unión directa entre el Levante y el Cantábrico era la más obvia de las líneas transversales del sistema ferroviario español de aquellos años.

Pero existían muchos intereses contrarios a su realización. Desde finales de los sesenta *Norte* y MZA habían alcanzado un acuerdo para el reparto del mercado de transporte ferroviario, en particular de trigos y harinas que implícitamente suponía la no construcción de líneas concurrentes. Sin embargo, a comienzos de los noventa dicho acuerdo se rompió como consecuencia de [167] la adquisición del Ferrocarril Tarragona-Barcelona-Francia (TBF) por MZA, y la inmediata construcción de uno de los cuatro transversales citados, el Valladolid-Ariza. *Norte* reaccionó haciéndose con AVT. Y fue en este ambiente conflictivo en el que emergió el proyecto del FCA de la mano de una compañía extranjera, la *Société Générale de Belgique*. Desde el principio esta puso en práctica una agresiva política de tarifas que, como en otros casos, llevó a las perjudicadas (en este caso, principalmente *Norte*) a tratar de anular la competencia adquiriendo al rival. Pero *Norte* no logró comprar el FCA hasta 1926; y tuvo que pagar un precio relativamente elevado, como era de esperar en un ferrocarril con buenos resultados económicos.

Además de la competencia directa que ejercía FCA, es probable que una de las razones fundamentales que expliquen esa compra fuese el deseo de *Norte* de hacerse con una línea por la que desviar los tráficos que se presumían al *Santander-Mediterráneo*, por entonces estaba en construcción (Ortúñez, 1999: 289-291, Fernández Díaz Sarabia, 2006: 11-14). En efecto, unos años antes, en 1913, se elevó a Cortes un proyecto de Ley declarando de servicio general un ferrocarril complementario desde Zaragoza hasta Caminreal, donde enlazaría con el FCA. En último término, se aspiraba a llegar a Francia por el Pirineo central. Ese mismo año FCA adquirió el pequeño ferrocarril métrico entre Zaragoza y Cariñena con la idea de reconvertirlo a la vía ancha y emplear su recorrido como parte del trazado del futuro Caminreal-Zaragoza. Lo cierto es que finalmente no se llevó adelante esa transformación. Y hasta 1929 no se realizó la conexión francesa por Canfranc. Ese ferrocarril tuvo muy poco tráfico porque, aunque acortaba la distancia entre París y Levante, tenía un perfil muy duro (Wais, 1974: 419-429). En todo caso, en 1933, se concluyó la línea entre Caminreal y Zaragoza, de modo que *Norte*, que ya se había hecho con el FCA, podía transportar viajeros y mercancías desde Bilbao hasta Valencia enteramente por sus propias líneas.

Y es que precisamente en 1902, el año de finalización del último tramo del Calatayud-Sagunto, se puso la otra piedra, quizás mal situada, del puente que debería unir los mares Cantábrico y Mediterráneo: el ferrocarril Astillero-Ontaneda.

Al margen de su hipotética prolongación hacia Castilla, que de hecho fue planteada desde el primer momento, su existencia se justificaba por el transporte de pasajeros hacia los balnearios de Puente Viesgo, Alceda y Ontaneda, pero también para dar salida a la riqueza agrícola del valle del Toranzo y los minerales de hierro de Liaño y Obregón. El Astillero-Ontaneda era un ferrocarril complicado. Fue construido con vía estrecha para aprovechar las ventajas abiertas con la *Ley de Ferrocarriles Secundarios* de 1893 (que serían ampliadas en otras normativas). Entre otros beneficios, esa norma preveía la posibilidad de conceder una garantía de interés y ayudas económicas de las corporaciones locales por donde pasara. Esos beneficios eran tan jugosos que el ferrocarril de unión con la capital cántabra, el Santander-Solares, optó por estrechar su vía, inicialmente construida en ancho español de 1,66 metros. De este modo, se abrió una conexión en ancho métrico entre el puerto de Santander y el interior de Cantabria que –y esto era lo más importante– no pertenecía a *Norte*. De la incompleta información de la que disponemos se desprende que sus resultados económicos fueron modestos y, a medio plazo, decepcionantes; lo que, al fin, sólo era un reflejo de la evolución de los dos principales negocios a los que atendía, los balnearios y las minas de hierro. Hacia 1914 ya registraba tráficos inferiores a los de diez años antes (Flores, 2005: 138-142)

En cierto modo, el Astillero-Ontaneda sólo era la versión reducida de un proyecto mucho más ambicioso, el *Ferrocarril del Meridiano*, denominado así porque su trazado seguía, con poca desviación, el meridiano de Madrid. El origen de este proyecto se encuentra en la anexión del *Ferrocarril de Isabel II por Norte* en 1874. Con esta adquisición, forzada por la mala situación económica de la compañía cántabra, los comerciantes e industriales de Santander habían perdido el control sobre la principal vía de comunicación con la Meseta. Desde su punto de vista, *Norte* estableció precios de [168] transporte que favorecían a Bilbao y perjudicaban a Santander. En realidad, la tarifa total aplicada al transporte de casi todas las mercancías (y, singularmente, la harina y el trigo) desde Castilla a Santander era la misma que la de Bilbao. Sólo se la podría considerar discriminatoria por cuanto que la distancia del recorrido cántabro era menor que la del vasco; de modo que, medidas por kilómetro, las tarifas eran muy diferentes. *Norte* justificaba esa diferencia por la necesidad de generar retornos desde los dos puertos (y otros del Cantábrico) y no saturar la línea más corta (Olaizola y Cobos, 2009: 10). Es interesante observar que esta compañía había adquirido el *Ferrocarril de Isabel II* para monopolizar los tráficos desde Castilla y así evitar nuevas guerras tarifarias, como la que tanto daño la había hecho a mediados de la década de 1860.

Este conflicto de intereses está en el fondo del *Ferrocarril del Meridiano*, un proyecto explícitamente dirigido a romper ese monopolio (Wais, 1974: 456). Para sus mismos promotores su principal finalidad era evitar o reducir al mínimo la dependencia de *Norte*. De modo semejante, el pequeño ferrocarril de Astillero a Ontaneda despertaba un gran interés. Aparecía como el “trampolín” desde el que emprender la ascensión de la cordillera Cantábrica, bien por el puerto de La Magdalena o, más bien, por el de El Escudo. De hecho, unos años antes, en 1894, se aprobó una Ley que declaraba al ferrocarril entre Santander y Burgos por Ontaneda y Cabañas de Virtus de “utilidad pública”. No obstante, la misma norma le negaba ayudas económicas. Y como se había demostrado en las cuatro décadas anteriores, sin ellas la construcción de cualquier ferrocarril estaba seriamente comprometida. Más

aún en este caso por las dificultades del recorrido. En fin, el detrimento de los capitales hizo que la concesión nunca saliera a subasta (Ferrer y Ruiz, 1993: 50-52).

Así pues, la elección de Ontaneda como destino del ferrocarril no sólo se justificaba por los tráficos conocidos (más bien modestos), sino también por la posibilidad de asaltar la Meseta desde allí. Pero lo cierto es que había otras posibilidades más sencillas. En primer lugar, cabía unir Burgos con Santander por el Oeste, por la línea de Norte extendiendo un ramal desde algún punto situado entre Aguilar de Campoo y Reinosa. Por otro lado, hacia el Este también era relativamente fácil construir una línea entre Burgos y Bercedo –por donde desde 1896 pasaba el ferrocarril Bilbao-La Robla– y descender hacia Laredo y Santander. De hecho, en 1893 se presentó un proyecto ferroviario para el recorrido burgalés. Cualquiera de las dos rutas era, en principio, más fácil que la prevista por Ontaneda. Pero las dos tenían el mismo inconveniente: no satisfacían los intereses santanderinos. En el primer caso, porque consagraba la dependencia de *Norte*; en el segundo, porque la salida lógica de Bercedo no era Santander, sino Bilbao, adonde sería inevitable tender un ferrocarril que terminaría desplazando el tráfico de Laredo y Santander.³

El proyecto del *Ferrocarril del Meridiano* estuvo sobrevolando la opinión pública castellana en el último lustro del siglo XIX hasta que fue muriendo por falta de respuesta en los inversores. No fue el único proyecto fallido. La ciudad de Soria había logrado el acceso a la red ferroviaria en 1892, muy pronto para lo que podría esperarse de una localidad tan pequeña; por entonces, menos de 8.000 habitantes. Tres factores facilitaron la construcción de esta línea. Primero, y quizás principal, Soria era capital de provincia, y el plan ferroviario de 1877 consideraba prioritario el acceso a la red a este tipo de ciudades. Segundo, en la extensión prevista, es decir, entre Torralba y Soria, la línea no entraba en competencia con ninguna de las construidas o previstas por *Norte* o MZA. Tercero, la propia construcción era relativamente sencilla, pues la vía discurría por un terreno con pocos accidentes geográficos. El Soria-Torralba fue un ferrocarril con muy poco tráfico. Tanto que no se construyó un edificio para la estación de Torralba hasta 1904, doce años después de la inauguración de la línea.

Pero incluso antes de que se pusiera el primer *rail*, se planteó la posibilidad de extender la línea hacia Castejón, lo que permitiría construir una alternativa a la ruta del *Norte*. En concreto, un ferrocarril que uniese Francia y Madrid por el Valle del Roncal, Pamplona, Tudela, Castejón, Soria, [169] Torralba y Guadalajara. En cierto modo, era una vuelta al viejo proyecto del *Ferrocarril de los Alduides* (Larrinaga, 2002). Uno de los mayores atractivos de esa hipotética línea era que buena parte ya estaba construida, pues sólo sería necesario completar los tramos Francia-Pamplona y Castejón-Soria. Para llevar adelante el proyecto se constituyó una sociedad, la *Compañía de Ferrocarriles del Gran Central Español*, en la que participaba *Credit Mobilier*, y que brevemente, desde finales de 1890 hasta 1893, absorbió el Soria-Torralba. Por si este plan no pareciera bastante ambicioso, se preveía la unión de Torralba con Sigüenza, y un sorprendente ferrocarril Pasajes-

³ El mismo deseo de romper el monopolio de *Norte* puede explicar la constitución en 1901 de la *Compañía de Ferrocarriles Vasco-Castellana*, que pretendía construir un ferrocarril directo de vía estrecha entre Madrid y Bilbao. El proyecto, repleto de irregularidades, acabó siete años más tarde con denuncias de los obligacionistas contra aquella compañía, que fue declarada en suspensión de pagos (Olazola y Cobos, 2009: 16-21).

Jaca. (Wais, 1974: 431-33). De este modo, el Ontaneda-Calatayud sería el palo horizontal de una gran cruz de comunicaciones en el Noreste peninsular. De hecho, en 1895 se elaboró un primer proyecto de ferrocarril Soria-Burgos (Dobeson, 1988: 15).

Los ferrocarriles del *Meridiano* y del *Gran Central* nunca pasaron del papel porque adolecían del mismo problema: por grande que fuera el atractivo de esas líneas para atraer los tráficos a larga distancia, las compañías ferroviarias preferían seguir una política más prudente consistente en enlazar las mayores ciudades por las vías más pobladas; que casi siempre eran las señaladas por las carreteras generales. Una vez construidas esas líneas principales era casi imposible sacar adelante cualquier alternativa porque los tráficos eran modestos, y fuerte la competencia que habría de arrostrar. Incluso el pequeño *Ferrocarril de Soria a Castejón* tuvo que esperar a 1941 para ser inaugurado (si bien la línea estaba prácticamente concluida un año antes de la Guerra Civil).

Mientras se encendían y apagaban esos grandes proyectos empezó a concebirse la unión directa entre el Cantábrico y Levante. Las diputaciones de Burgos y Santander encargaron varios estudios para descubrir el mejor trazado de una línea que enlazara las dos provincias. Como hemos visto, también se planteó la unión de Burgos con Soria. Y surgió un nuevo apoyo, el Ejército, que consideraba estratégicamente conveniente la existencia de un ferrocarril entre Trespaderne y Miranda de Ebro. La acción de estas fuerzas finalmente fructificó en la inclusión de los ferrocarriles de Burgos a Ontaneda por Trespaderne, Villarcayo y Cabañas de Virtus a Ontaneda, y Trespaderne a Miranda de Ebro, en el Plan de Ferrocarriles elaborado con la aprobación de la Ley de Ferrocarriles Secundarios de 30 de julio de 1904. Asimismo, se redactó un Plan Supletorio que contemplaba las líneas de Burgos a San Leonardo o Quintanar de la Sierra, desde aquí a Soria, y de Soria a Calatayud. Es decir, entre el Plan Principal y el Supletorio se contemplaba la totalidad de lo que luego sería el Santander-Mediterráneo (Olaizola y Cobos, 2009: 22). Esta normativa no tuvo la acogida que se esperaba, de modo que el 26 de marzo de 1908 se aprobó una nueva *Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos* que contemplaba una garantía del 5% a las nuevas obras, un aspecto crucial a tenor de la dudosa rentabilidad de una obra que se presumía hartamente complicada. Esto suscitó una cascada de proyectos e iniciativas públicas y privadas.

En todo caso, la posible construcción de ese ferrocarril volvía a poner sobre la mesa la cuestión de la idoneidad del paso de la Cordillera Cantábrica y, por tanto, del puerto de destino. Tal y como había sido diseñado, el plan ferroviario preveía una línea entre la comarca de las Merindades y la capital burgalesa. Por supuesto, la Diputación de Burgos tenía un vivo interés en el asunto. Pero lo que no parece tan claro era qué interés podrían tener los habitantes de esa comarca en la conexión, no ya con Burgos, sino con Santander. Como vimos, desde 1896 existía un ferrocarril de vía estrecha que unía las Merindades con Bilbao, una ciudad con la que existía una estrecha vinculación humana y comercial. En cambio, la relación con Santander era mucho más tenue debido, obviamente, a la barrera de la cordillera Cantábrica.

Finalmente, en febrero de 1910 una Real Orden del Ministerio de Fomento dispuso la apertura del concurso de una línea ferroviaria de vía estrecha con condiciones técnicas que, en principio, no parecen demasiado exigentes (rampas de hasta 20

milésimas y curvas de hasta 120 metros de [170] radio). Esto abarataba los costes, pero también reducía el atractivo del ferrocarril. El estudio del trazado definitivo fue encargado al ingeniero Ramón de Aguinaga y Arrechea, que desde dos años antes venía estudiando el tramo Ontaneda-Villarcayo. En este momento apareció un promotor británico, William Solms, que se ofreció a construir la línea con apoyo público y capitales ajenos. El carácter probablemente fraudulento de esta iniciativa ponía al descubierto un problema conocido desde las primeras concesiones de la infructuosa Ley Ferroviaria de 1845: la falta de viabilidad de los proyectos propiciaba la aparición de todo tipo de arribistas sin medios o conocimientos, cuya intervención invariablemente terminaba en los tribunales.⁴ En cualquier caso, en octubre de 1913 Ramón de Aguinaga y su hijo José obtuvieron la concesión provisional del ferrocarril de Burgos a Ontaneda, lo que suponía el penúltimo paso antes de la construcción. El último era reunir los capitales necesarios; pero esto resultó ser una operación más difícil de lo previsto. La tarea fue asignada a William Solms por sus numerosos contactos en el exterior, como el grupo Dreyfus. Pero aquella línea no despertaba mayor interés. En resumen, a mediados de 1914 seguía sin convocarse el concurso para la adjudicación de la concesión definitiva. Entonces, a lo largo de los meses de julio y agosto, las naciones europeas fueron entrando en la Primera Guerra Mundial. España se mantuvo neutral, pero con bastante buen juicio el Gobierno consideró que las nuevas circunstancias imponían paralizar el proceso (Olaizola y Cobos, 2009: 26-27; Díez González, 2011: 20-24).

⁴ Las prácticas fraudulentas realizadas al amparo de una legislación que favorecía la construcción con dinero público de ferrocarriles de dudosa viabilidad económica constituye un campo de investigación insuficientemente explorado al día de hoy. Sin embargo, el caso de Richard Preece Williams, que actuó en varios proyectos frustrados en esta región, ha sido bien estudiado por Cobos, 2004, como el de William Solms por Olaizola y Cobos, 2009.

El proyecto definitivo, y la construcción del *Santander-Mediterráneo*

Terminada la Gran Guerra todo el proyecto volvió a ser cuestionado. Ante todo, se puso de manifiesto la existencia de un error en la propia concepción de la línea. La idea de construir un enlace entre Santander y La Meseta fue planteada por las diputaciones de Burgos y Santander como un paso inicial para un proyecto mayor, la unión de Cantabria con Aragón y Valencia. Como hemos visto, había cierta lógica en todo ello. En 1902 parte de ese largo eje se había completado con la finalización del Calatayud-Sagunto. Pero si la razón de ser del ferrocarril Santander-Burgos era formar parte del eje *Santander-Mediterráneo*, la utilización de la vía métrica era muy poco razonable. La vía estrecha de un metro y la ancha de 1,66 metros (o seis pies castellanos) son buenas soluciones para dos problemas diferentes. La primera sirve para el transporte de productos bastos de poco valor, en recorridos cortos y difíciles en los que el tren tiene que escalar alturas. Es la solución idónea para los ferrocarriles mineros. La vía ancha es adecuada para recorridos largos con una gran capacidad de carga; pero no demasiado montuosos, pues a partir de una determinada pendiente el propio peso del tren exige salvar los obstáculos con obras de fábrica que repercuten sobre el coste de transporte. Así pues, la vía estrecha acaso fuera una solución aceptable para el tramo Burgos-Santander; pero no lo era en absoluto para un ferrocarril de más de 400 kilómetros que, además, conectaba con otro de vía ancha, el *Central de Aragón* (Santos y Lalana, 2009: 14-15). Por otro lado, la Primera Guerra Mundial revalorizó el *Santander-Mediterráneo* como ferrocarril con funciones militares, pero de un modo que también cuestionaba el proyecto inicial. Para que esa línea surtiera los efectos que de ella se esperaba ahora parecía imprescindible que fuera capaz de transportar en poco tiempo una gran cantidad de efectivos y material pesado; lo que implicaba otro ancho de vía (Comín et alii, 1999, 369).

Así pues, se hacía necesario replantear todo el proyecto. Las rampas pronunciadas y las curvas cerradas del ferrocarril métrico eran imposibles en una vía ancha, por lo que habría que construir más túneles y puentes. Y, llegado el caso, buscar nuevos sitios de paso. La tarea fue encargada de nuevo a Ramón y José de Anguiana. En 1921 fue presentado el nuevo proyecto, que contemplaba [171] la construcción de una gran línea de 412 kilómetros. Obviamente, la realización de ese ferrocarril también implicaba la transformación a la vía ancha del viejo Astillero-Ontaneda, así como de parte del Santander-Solares; o, de modo alternativo, la realización de una nueva línea en Cantabria.

El proyecto de los Anguiana fue remitido al *Consejo de Obras Públicas*, heredero directo de la *Junta Consultiva*, que lo paralizó porque lo juzgó demasiado caro, era inviable dado el mercado que satisfacía, y no contemplaba una solución específica para el enlace entre Ontaneda y Santander. Las deficiencias del proyecto eran tan grandes que el Director General de Obras Públicas, el político conservador Juan José Ruano, se negó a aprobarlo pese a que él mismo era oriundo de Santander, en cuya circunscripción se había presentado a las elecciones (Olaizola y Cobos, 2009: 31)

En fin, el proyecto podría haberse olvidado durante mucho tiempo (o para siempre) si en septiembre de 1923 un golpe de Estado dirigido por el general Miguel Primo de Rivera no hubiera puesto fin al régimen parlamentario. El nuevo Directorio Militar pronto se mostró favorable a la línea, cuyo interés estratégico había sido señalado por el propio Ejército. El Real Decreto Ley de 1 de julio de 1924 aprobó el presupuesto y la contrata que debía salir a concurso. Ésta fue ganada en septiembre por las Diputaciones de Santander, Burgos, Soria y Zaragoza, representadas por William (o Guillermo) Solms. Inmediatamente este constituyó la *Compañía Ferroviaria Santander-Mediterráneo* con Salvador Casals y Ramón de Anguinaga, a quien se otorgó la presidencia. En realidad, esta compañía sólo actuaba como testaferro de la *Anglo-Spanish Construction Company Limited*, que a su vez era una filial de la *Central Mining and Investment Corporation*. En pocas palabras, la contrata del *Santander-Mediterráneo* fue indirectamente adjudicada a una compañía extranjera; lo que tampoco constituía una novedad en la historia del ferrocarril en España (Santos y Lalana, 2009: 15-16).

Los trabajos, bajo la dirección de José de Anguiana, se iniciaron a comienzos de 1925 y se prolongaron a lo largo del resto de la Dictadura de Primo de Rivera. En agosto de 1927 se inauguró el primer tramo, Burgos-Cabezón de la Sierra. Y en noviembre de 1930 se habían construido todos los comprendidos entre Calatayud y un punto intermedio entre las localidades de Ciudad y Dosante, en Las Merindades de Burgos. En comparación con otras líneas, las obras avanzaron a muy buen ritmo. De hecho, el plazo inicial de ejecución de la concesión de 1924, ocho años, se redujo a seis, aunque sin incluir la sección final. Seguramente el rápido progreso de la construcción debe mucho al nuevo marco jurídico proporcionado por el *Estatuto Ferroviario*, aprobado diez días después que el Real Decreto de la concesión del ferrocarril, y al que la compañía se adhirió en 1927.

Ese año la *Anglo-Spanish Construction* renegó las condiciones de la obra debido a las dificultades que estaba encontrando en su financiación. Según esta, no podía colocar en el mercado sus propias obligaciones debido a la competencia que ejercía el Estado a través de la Deuda emitida por la *Caja Ferroviaria*. Pero parece más probable que, en realidad, los inversores desconfiaban hondamente de la rentabilidad del proyecto. Al fin, Gobierno y constructora encontraron una solución que alteraba sustancialmente puntos cruciales de la primitiva concesión. En lo que se refiere al problema financiero se decidió que la empresa renunciaría a la garantía del interés del 5% a cambio de recibir financiación directa del Estado, que la obtendría precisamente a través de la Deuda Ferroviaria. Como el acuerdo también incluía una reducción del presupuesto en un 22%, y del período de explotación de 100 a 50 años, en la práctica el Estado veía reducidas sustancialmente sus obligaciones financieras, aunque se convertía en poco menos que en un inversor directo del ferrocarril (Dobeson, 1988: 16-29, Olaizola y Cobos, 2009: 36-37).

Esa reducción del presupuesto se lograba sacrificando uno de los tramos, la sección séptima; es decir, la que debía cruzar la cordillera Cantábrica. De acuerdo a las condiciones fijadas en el Real Decreto de 15 de agosto de 1927 la compañía sólo se comprometía a construir la línea hasta Ciudad-Dosante. En los dos años siguientes el Estado debía realizar un estudio sobre el tramo final, que no [172] tendría porque hacer de Ontaneda la cabecera de la línea. Sólo una vez realizado ese estudio, y establecido un nuevo presupuesto, la *Anglo-Spanish* estaría obligada a construir ese

tramo; por supuesto, con un nuevo presupuesto. Lo cierto es que no se decidió nada al respecto ni en esos dos años ni en los seis siguientes.⁵ Durante ese tiempo varias administraciones, así como las compañías implicadas, elevaron propuestas de todo tipo, aunque básicamente respondían a cuatro esquemas: 1º la conexión de Ciudad-Dosante con Reinosa; 2º la conexión de Trespaderne con Bilbao; 3º el paso de la cordillera por Espinosa de los Monteros y el río Trueba; 4º el paso por Santelices y el río Nela. Finalmente, el 20 de noviembre de 1935 la Comisión gubernamental nombrada al efecto se decidió por la última opción, previendo la construcción de un enorme túnel de casi siete kilómetros de longitud, que más tarde sería conocido como de La Engaña por el nombre de un afluente del río Nela próximo a su boca Sur. Pese a que esta vía era la más cercana a Ontaneda, también se acordó que el ferrocarril no tendría estación allí sino que marcharía directamente a Santander. Así pues, el proyecto definitivo despreciaba aquel ferrocarril de vía estrecha que había sido el motor inicial de todo el proyecto; a cambio, aprovechaba prácticamente todo lo construido hasta entonces, pues Santelices apenas distaba de Ciudad-Dosante.

Las elecciones de febrero de 1936 con el consecuente cambio de gobierno, y el estallido de la guerra civil en julio del mismo año, paralizaron el proyecto, que no sería retomado hasta 1941. En realidad, y como veremos, la línea nunca se terminaría. El ferrocarril Santander-Calatayud quedaría reducido a un Ciudad-Dosante-Calatayud. Así pues, la principal razón de ser de aquel ferrocarril nunca se consumió. Aunque sobre el papel la distancia entre el Cantábrico y el Mediterráneo se reducía considerablemente a través de la conexión con el ferrocarril de La Robla, no tenía sentido transportar personas o mercancías a tan larga distancia si parte del trayecto se tenía que realizar en vía estrecha haciendo un trasbordo en la minúscula estación de Ciudad-Dosante.

Todo ello explica porque los resultados económicos no fueron buenos. En su mayor parte sirvió al transporte local entre estaciones de la propia línea, que atravesaba algunas de las comarcas más pobres del país; o entre éstas y las ciudades del Mediterráneo. Sólo existía un tráfico de cierta importancia que claramente trascendía la propia línea en su parte septentrional: el de carbones leoneses con destino a Valencia, que suponían alrededor de una cuarta parte del tonelaje y los ingresos por transporte de mercancías. De este modo, el Ferrocarril de La Robla terminó siendo un auxilio importante para la maltrecha explotación del *Ciudad-Dosante-Mediterráneo*; pero no por su conexión con Bilbao, sino por la explotación de unas minas de carbón que gozaban de la protección arancelaria prestada por un Estado tradicionalmente enemigo del librecambismo. La segunda partida en importancia era la madera procedente de los pinares de Soria y Burgos. La inmensa mayor parte del resto, materias primas y productos agrícolas básicos: patatas, cereales, ganado (sobre todo ovino), abonos, materiales de construcción y carbón vegetal. Todas las mercancías citadas se movían con tarifas de 2ª y 3ª clase en pequeña velocidad, siendo muy reducido el transporte a gran velocidad o con tarifas de 1ª clase. Pero, sobre todo, las cifras de transporte eran muy bajas en comparación con las de otras compañías. Por ejemplo, las toneladas transportadas a pequeña velocidad (que eran casi todas) por kilómetro de vía construida oscilaron entre 200 y 400 anuales. En los mismos años, la *Compañía Nacional de Ferrocarriles del Oeste*, que también

⁵ Según Olaizola y Cobos, 2009: 52, ese retraso es atribuible a la propia *Anglo-Spanish*, es decir, a Anguinaga y Solms, que no querían que se aprobara el proyecto elaborado por el ingeniero Ramón Martínez de Velasco que preveía la unión a través de la línea de *Norte*.

atravesaba varias provincias pobres, movía cerca de 1000 toneladas por kilómetro de vía al año. El transporte de personas fue aún más decepcionante. En viajeros por kilómetro de vía construida el *Santander-Mediterráneo* transportó entre 400 y 500 anuales. Los *Ferrocarriles del Oeste* cerca de 3.000 (www.docutren.com; Comín et alii, 1999, 369; Diez, 2011: 109-114; Dobeson, 1988: 132).

Por supuesto, la no-conclusión de la línea explica buena parte de este reducido tráfico. Pero tampoco la coyuntura económica favoreció a la compañía. El ferrocarril tuvo que arrostrar la creciente competencia de automóviles y camiones, y la debilidad económica derivada de la Gran [173] Depresión (Anes, 1978: 436-443; Tedde de Lorca, 1978: 226-231). De hecho, los años 1931-35 fueron malos para todas las compañías ferroviarias españolas. Era frecuente que los ingresos de explotación apenas alcanzasen a los gastos de explotación. Esa relación, denominada coeficiente de explotación, era del 100% en *Ferrocarriles del Oeste*, y en torno al 70-80% en *Norte* y *MZA*. Pero el *Santander-Mediterráneo* sobresale por sus malos resultados: su mejor coeficiente de explotación corresponde al año 1934 con un 103%; en el peor, 1932, fue del 186%. Así pues, el ferrocarril no sólo no generaba ingresos suficientes para amortizar la propia obra –que, al fin y al cabo, constituye el principal coste de un ferrocarril “normal”–, sino que ni siquiera cubría los gastos necesarios para su mero funcionamiento (www.docutren.com; Comín et alii, 1999, 356-361).

En fin, tampoco la calidad del servicio era buena. Aunque técnicamente la construcción del ferrocarril era bastante aceptable para los parámetros de la época, la velocidad media de los trenes seguía siendo tan baja como en el resto de la red. Esto obedecía, en parte, al material rodante empleado; pero también a que la línea tenía muchas estaciones, a pesar de que la mayor parte de ellas tenían un movimiento muy reducido. El *Santander-Mediterráneo* trataba de captar todo el mercado posible de las regiones por las que pasaba, dando prioridad al transporte de mercancías sobre el de personas; lo que implicaba multiplicar estaciones y apeaderos y ralentizar la marcha. Con todo, la escasez del tráfico hacía que la frecuencia de los convoyes fuera reducida, y que a menudo los vagones marchasen medio vacíos.

En fin, las líneas que cruzaban el *Santander-Mediterráneo* aportaban muy poco. El enlace con el Madrid-Irún en Burgos era poco importante. *Norte* no estaba interesada en canalizar el tráfico entre el País Vasco y Valencia por aquella línea porque desde 1933 disponía de una alternativa propia a través del deficiente ferrocarril de Caminreal. El Soria-Torralba tampoco podía aportar nada mientras no se construyera la sección de Soria a Castejón que, al fin, también iba a depender de *Norte*. Sólo el empalme en Calatayud permitía algún movimiento, pero menor, puesto que el Ferrocarril de Valladolid a Ariza, propiedad de *MZA*, proporcionaba una conexión directa entre Cataluña y Castilla.

El Santander-Mediterráneo durante el franquismo. Clausura de la línea.

La guerra civil trajo una breve mejora de la situación de la compañía. La línea quedó enteramente dentro de la zona controlada por el bando nacional, aunque muy cerca de dos frentes de guerra, el del Norte y el de Aragón. Inicialmente el tráfico de carbón procedente del *Ferrocarril de La Robla* se detuvo; pero se reanudó en un año tras el derrumbe de la República en las provincias septentrionales. Pero, sobre todo, la movilización de hombres y material hacia Aragón, realizadas con tarifas de Gran Velocidad, mejoró los resultados económicos. Con todo, ni siquiera en esos años el coeficiente de explotación bajó del 60%. Acabada la guerra, los ingresos de explotación volvieron a situarse muy por debajo de los correspondientes gastos. Por lo demás, el Estado franquista, alineado con las potencias fascistas, y en una situación económica muy precaria, se resistió a pagar lo mucho que debía a la *Anglo-Spanish* por los transportes militares realizados durante la guerra civil. Parece que esos pagos finalmente se efectuaron en los cuarenta, una vez que la línea fue nacionalizada.

Y es que desde 1941 el *Santander-Mediterráneo* pasó a formar parte de *Renfe*. A pesar de la difícil situación económica, derivada de una muy desafortunada política económica, el régimen decidió acometer la conclusión del ferrocarril. El proyecto de 1935 fue retomado introduciendo una pequeña modificación: establecer el final de la línea en Boo de Piélagos, en lugar de Santander. [174] Pero, como vimos, la cuestión que había subyacido en todo el proyecto era otra: proporcionar a la capital cántabra un ferrocarril independiente de *Norte*. Habiendo desaparecido esa empresa privada, como todas las demás, con la nacionalización, no existía ningún impedimento para que la línea derivase hacia Reinosa o Bilbao. No obstante, se mantuvo el proyecto original del túnel de La Engaña (Santos y Lalana, 2009: 16-24).

La parte más difícil de las obras, los tramos correspondientes a la cordillera Cantábrica, fueron encargados a la *Sociedad Anónima Ferrocarriles y Construcciones ABC*. El Estado se ocuparía de la realización de otros dos tramos. Pero otros cuatro ni siquiera fueron licitados. Durante los primeros años *ABC* pudo servirse del empleo de unos 600 presos procedentes de la llamada “rebelión marxista”; es decir, prisioneros o represaliados en la guerra civil. La generalización de indultos hizo que estos destacamentos desaparecieran en 1945; pero no fueron pocos los penados que siguieron trabajando, ahora como contratados, ya que sobre ellos seguía pesando una pena de exilio de sus lugares de procedencia (Olaizola, 2006: 16-18). De todos modos, los verdaderos problemas de la obra no procedían de las más o menos difíciles condiciones de trabajo, sino de la simple falta de recursos. Los trabajos avanzaron con un ritmo extraordinariamente lento porque no se disponía de maquinaria pesada, lo que a su vez era una consecuencia de las condiciones de una contrata firmada bajo condiciones de penuria. En 1952 esa contrata pasó a otra empresa, *Pórtoles y Compañía*, que con la recepción de nuevas máquinas pudo concluir el túnel de La Engaña en mayo de 1959. Hasta la reciente construcción de la red de alta velocidad, sus 6.974 metros marcaban la segunda posición entre los túneles más largos del país, por detrás del de Somport, en la línea de Canfranc. Además, se hicieron otras obras de importancia, como un enorme viaducto sobre la cabecera del río Nela, en Burgos.

Muy poco después de la conclusión del túnel, y como consecuencia del conjunto de medidas de austeridad del *Plan de Estabilidad*, la construcción de la sección séptima fue paralizada. El famoso Informe del Banco Mundial de 1962 vino a respaldar la decisión gubernamental. Sin embargo, a lo largo de la década de 1960 y 1970 otros informes de organismos públicos aconsejaron el fin de las obras pendientes, que eran relativamente pocas. Todavía en 1988, con la totalidad de la línea cerrada al servicio, la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo elaboró un dictamen favorable a esas obras. Pero, al fin, nada se hizo. Probablemente, el problema esencial era el cambio en las directrices económicas. Ahora se pensaba que no debía emprenderse la construcción de una línea ferroviaria si no existían indicios claros de que había una demanda latente. Así, en 1961 *Renfe* elaboró un informe en el que señalaba que la reanudación de las obras dependería de la actividad económica de las regiones a las que beneficiaría. Pero precisamente en esos años muchos de los habitantes del Norte de Burgos y las otras comarcas estaban emigrando hacia el País Vasco, por lo que cualquier perspectiva de desarrollo era pura fantasía. Dicho de otro modo, *Renfe* y, por extensión, el Estado, no consideraban al ferrocarril como un instrumento para promover el desarrollo regional, sino como una consecuencia de ese desarrollo. El cambio de régimen que siguió a la muerte del dictador no trajo cambios a este respecto.

La explotación del Ciudad-Dosante-Calatayud fue muy decepcionante. El ferrocarril sirvió al transporte de arenas silíceas desde Santelices. A partir de Burgos, atendía al de maderas, patatas y otros productos agrícolas. En cualquier caso, este movimiento de mercancías no impidió que los gastos de explotación fueran muy superiores a los ingresos. Estos se encontraban fuertemente condicionados por la evolución demográfica de la zona a la que servía; una zona que nunca había sido rica ni poblada. En 1930, el año de la inauguración del *Santander-Mediterráneo*, la población de las provincias de Burgos y Soria ascendía a 511.000 habitantes, lo que suponía el 2,2% del total nacional; en 1950 eran 558.000, pero proporcionalmente su peso había caído al 2,0%; en 1980 eran 467.000 personas, que sólo representaban el 1,3% de la nación.

[175] Por otro lado, desde la década de 1950 el parque automotor creció con extraordinaria rapidez, desplazando buena parte del tráfico de personas y mercancías realizado anteriormente por el ferrocarril. Las ventajas que ofrecían vehículos y camiones eran especialmente marcadas en aquellas rutas en las que no existía una carga de transporte importante, como las de las comarcas que atravesaba el *Santander-Mediterráneo*. Sólo la pésima dotación de carreteras, consecuencia de la misma pobreza y despoblación, impidió que esa alternativa fuera aún más competitiva.

De ahí que otros factores favorables al desarrollo del ferrocarril no tuvieran consecuencias relevantes en el tráfico. En 1941 finalmente se inauguró el Soria-Castejón, que enlazaba con el *Santander-Mediterráneo* a través de Torralba. La línea tenía un trazado complicado derivado de lo abrupto de la ascensión desde La Rioja. Esta dificultad, unida a las ventajas que proporcionaba a la línea de Burgos-Valladolid su electrificación y el hecho de disponer de doble vía, hicieron que el ferrocarril de Castejón a Torralba apenas tuviera tráfico; y, en consecuencia, que tampoco derivara una parte hacia el *Santander-Mediterráneo*.

Por otro lado, la misma creación de *Renfe* implicaba el fin de la rivalidad con *Norte*, que tantos problemas había causado. La competencia del Caminreal-Zaragoza fue desapareciendo a medida que la empresa estatal se fue desentendiendo de aquel ferrocarril por razones estrictamente técnicas. En consecuencia, el *Santander-Mediterráneo* estaba en condiciones de canalizar una parte de su tráfico. Pero para ello era necesario completar la sección séptima, que nunca se realizó.

Así pues, el *Santander-Mediterráneo* sólo podía aprovechar su trazado más directo. Y esa ventaja podía ser compensada por las mejoras introducidas en otras líneas, en particular la electrificación. La ventaja de la electricidad sobre otras fuentes de energía estriba en que conlleva un menor peso de la maquinaria, y por tanto, un menor coste de tracción, especialmente en el ascenso de los puertos de montaña. Desde el primer momento se planteó la electrificación del *Santander-Mediterráneo*. De hecho, el 30 de julio de 1924, antes de la concesión de la línea, fue aprobado un proyecto de electrificación elaborado por los Anguinaga (Dobeson, 1988: 21-22). Tampoco era nada especialmente novedoso, pues en ese momento se estaba terminando la del puerto de Pajares (Wais, 1974: 594-96). Sin embargo esas obras nunca llegaron a realizarse, al parecer por problemas legales relacionados con la titularidad de las plantas de energía hidroeléctrica que debían proveer la catenaria. En realidad, más que un verdadero rechazo se consideró preferible demorarlo hasta que se construyese la totalidad de la línea. Al fin y al cabo, era en los tramos difíciles del Cantábrico (aunque también en la subida de Calatayud) donde la electricidad podría hacer valer todas sus ventajas.

En agosto de 1927, al tiempo que se inauguraban los primeros tramos del *Santander-Mediterráneo*, comenzaron los trabajos de electrificación entre Alsasua e Irún en la línea del Norte, y entre Manresa y Barcelona en la de Cataluña. Y antes del comienzo de la guerra civil ya se habían completado otros tramos difíciles, como Ávila-Madrid. Así pues, la ventaja que el *Santander-Mediterráneo* tenía por su menor recorrido (aún inconcluso) se compensaba por la electrificación más o menos completa de esas líneas. Tras la guerra, a comienzos de 1946 *Renfe* emprendió un ambicioso plan de electrificación de las grandes líneas que se fue ejecutando con gran lentitud. Así, en 1968 todavía quedaban por electrificar 1.237 kilómetros de los 4.348 previstos 22 años antes (Badillo, 1968; Comín et alii, vol 2: 59-61 y 137-138). En todo caso, en ningún momento se contempló la electrificación del *Santander-Mediterráneo*, aún pendiente de conclusión. Se entró en un círculo vicioso: las mejoras no podrían comenzar hasta que no se concluyera toda la línea; pero sin esas mejoras no habría tráfico suficiente que justificara acelerar las obras. Si la situación económica hubiera sido otra quizás habría habido voluntad política para emprender simultáneamente la electrificación y conclusión de la línea. Pero la larga depresión que acompañó la Autarquía no lo permitía.

[176] Pese a la rápida despoblación y pérdida de actividad económica del ferrocarril, a lo largo de las décadas de 1940 y 1950 *Renfe* mantuvo el número y la frecuencia de los trenes ofertados en la línea *Santander-Mediterráneo*. Además, se hizo un buen mantenimiento de la infraestructura. Pero con el abandono de la construcción de la sección séptima desapareció el principal motivo que justificaba la inversión en el resto de la línea. En la década de 1970 se fue reduciendo la frecuencia de los trenes y cerrando las estaciones con menos movimiento. En 1984, último año de explotación, sólo seguían abiertas 8 de las 32 estaciones iniciales.

Es difícil imaginar un posible uso a la infraestructura construida. Ni por su trazado ni por el resto de sus características parece que pueda ser empleada como tal infraestructura de transporte. Ninguno de los planes ferroviarios para la alta velocidad contempla el empleo de las secciones construidas. La experiencia de otros ferrocarriles hace pensar que en el improbable caso de que se construyera una de esas vías no se seguiría la ya construida. En realidad, el futuro de muchos de esos proyectos es incierto, ya que ninguno de los recorridos previstos o realizados tiene suficiente capacidad de transporte de viajeros para asegurar su viabilidad a largo plazo. El tráfico que pudiera captar un renacido *Santander-Mediterráneo*, incluso contemplada la totalidad del recorrido, estaría muy por debajo del de otras líneas del AVE. Ni siquiera la conversión del túnel de La Engaña como carretera entre la Vega del Pas y las Merindades de Burgos parece posible; al menos, sin realizar una inversión considerable de dudosa utilidad social. Quizás la mejor opción sea su transformación en una “vía verde”, como ya se ha venido haciendo en algunos tramos (Moreno Gallo, 2011). El destino más probable para los raíles y traviesas es el desmantelamiento, tal y como, por ejemplo, se ha hecho en el Caminreal-Zaragoza.

Conclusiones: el *Santander-Mediterráneo*: una opción frustrada

Atendiendo exclusivamente al tráfico que podía generar el área geográfica a la que servía, el *Ferrocarril Santander-Mediterráneo* nunca debiera haber sido construido. Ni siquiera considerando las líneas tributarias, como el Soria-Torralba. Sin embargo, existía una importante razón geográfica que sí podía justificarlo: la unión directa entre los dos mares; la misma razón que le dio su nombre. En realidad, éste no fue, ni mucho menos, el único proyecto ferroviario que se justificó con este tipo de argumentos. Los ferrocarriles de Los Alduides, Canfranc, Ariza o Somosierra, son otros ejemplos de líneas proyectadas por sus posibilidades como canales de transporte a muy larga distancia. Algunas nunca pasaron del papel. Otras se construyeron, aunque tarde; y normalmente no tuvieron un resultado económico satisfactorio

Pero el *Santander-Mediterráneo* no encaja en ninguno de esos dos grupos, pues se construyó pero de modo incompleto. De ahí que resulte comprometido juzgar su viabilidad ya que nunca pudo cumplir satisfactoriamente la misión que se le encomendó. La principal razón por la que aquella línea moría entre dos minúsculas localidades del Norte de Burgos fue la dificultad de las obras de paso de la cordillera Cantábrica. Pero es importante observar que existían alternativas al túnel de La Engaña: la unión con Reinosa y el descenso hasta Bilbao por Bercedo. Ninguna de ellas salió adelante porque desde el primer momento se consideró que ese ferrocarril debía ser una alternativa a la línea que moría en Bilbao, y que no debía depender de *Norte*. Las dificultades económicas de la posguerra y la enorme dificultad de la obra hicieron imposible su conclusión.

Y es que en gran medida la Historia del *Santander-Mediterráneo* es el relato de cómo en la construcción de grandes infraestructuras las decisiones tomadas en un primer momento condicionan el futuro hasta el extremo de que, incluso una vez que desaparecen las razones que las motivaron, [177] estas se mantienen. El primer proyecto surgió como una prolongación del pequeño Astillero-Ontaneda que debía romper el monopolio del transporte ferroviario de *Norte*. Ante todo, se quería unir Santander con Madrid. Con el paso del tiempo este proyecto fue adaptándose para aprovechar otras posibilidades, como enlazar con el Soria-Torralba y el FCA, o servir al Ejército. Esos segundos objetivos iban reemplazando a los primeros. A veces, esto ocasionaba un cambio de las condiciones técnicas de los proyectos. Pero a veces no: la creación de *Renfe* no llevó a una reformulación del proyecto de 1935 para el paso de la cordillera Cantábrica.

En cualquier caso, al final todo el proyecto dependía de un único factor: la conclusión de la línea. Y ésta nunca se realizó. Por supuesto, los problemas económicos y técnicos eran muy serios. Pero su solución era relativamente sencilla: sustituir a Santander por Bilbao, u Ontaneda por Reinosa. Además, tampoco se llevó adelante otra importante mejora, la electrificación. En consecuencia, el enorme esfuerzo que supuso la realización de aquella infraestructura tuvo retornos muy pobres. El *Santander-Mediterráneo* fue una empresa bastante fútil.

Por supuesto, imaginar lo que pudo haber sucedido si el ferrocarril se hubiese terminado no deja de ser un ejercicio de historia-ficción. Con todo, puede que no sea

vano. Sabemos que la primera parte de la unión con el Mediterráneo, la línea de Calatayud a Sagunto, tuvo un resultado económico satisfactorio. Desde Calatayud hacia el Noroeste se extendía la desolación de la Extremadura soriana. Con todo, el *Santander-Mediterráneo* sirvió para canalizar la producción maderera de los pinares de la Sierra de la Demanda, el carbón de La Robla, y las arenas de Santelices. Así pues, aunque pobres y envejecidas, aquellas comarcas podían proporcionar tráficos pequeños pero no desdeñables. Es probable que la conexión con Santander hubiese incrementado sustancialmente ese movimiento. La cuestión, que quizás sea imposible de resolver, estriba en averiguar si ese mayor movimiento hubiera permitido hacerlo económicamente viable.

O más importante aún: detener el proceso de abandono económico en el que se sumieron las comarcas del Sistema Ibérico. El argumento de que la construcción de una infraestructura de transporte induce el desarrollo ha sido empleado hasta el abuso. En el momento de escribir estas líneas, agosto de 2012, ya somos muy conscientes de lo caro que puede resultar ignorar los costes de las obras públicas. La dramática lección de esta interminable crisis es que no debemos depositar todas las esperanzas, o todos los desengaños, en tan reducido recipiente. Pero con respecto a este caso nunca sabremos qué habría sucedido si, al fin, el *Santander-Mediterráneo* se hubiese terminado.

Referencias bibliográficas

- ANES, Rafael, "Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935) en ARTOLA, Miguel (dir.) *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Banco de España, Madrid, 1978, pp. 355-511.
- BADILLO, Jaime, "Panorámica sobre la electrificación de ferrocarriles en España" *Revista de Obras Públicas*, 3.039, año 115, 1968, pp. 485-491.
- BARQUÍN GIL, Rafael, "El diseño de la red ferroviaria y los intereses agrícolas" V *Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma de Mallorca, IV-3, 2009.
- COBOS ARTEAGA, Francisco de los, "Aventureros ferroviarios. Notas sobre la financiación de la red secundaria de los ferrocarriles españoles: El caso de Richard Preece Williams" *Cuadernos de Estudios Empresariales* 2004, 14, pp. 9-26
- [178] COMÍN, Francisco, Pablo MARTÍN ACEÑA, Miguel MUÑOZ RUBIO y Javier VIDAL OLIVARES, *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, vols. I y II, Anaya, 1999.
- DÍEZ GONZÁLEZ, Fernando, "La Historia del ferrocarril" en MORENO GALLO, Miguel Ángel (coord.) *Santander-Mediterráneo. El ferrocarril que perdió el norte*. Burgos, Dossoles, 2011, pp. 13-168.
- DOBESON, Kenneth M., *El Ferrocarril Santander Mediterráneo*. Aldaba, 1988.
- FERNÁNDEZ DÍAZ SARABIA, Pedro, "Tres OPAS ferroviarias en la época del Directorio militar", *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, VI-2, 2006.
- FLORES SUÁREZ, José María "La vía estrecha en Cantabria: al servicio de minas y balnearios" en MUÑOZ RUBIO, Miguel (dir.) *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*, vol. I, pp. 121-150.

- GARCÍA RAYA, Joaquín, "Cronología del ferrocarril español de vía ancha" *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, VI-4, 2006.
- HERNÁNDEZ SEMPERE, Telesforo Marcial, *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano, 1843-1879*. Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1983.
- LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos, "El ferrocarril del Norte y su enlace transpirenaico a mediados del siglo XIX", *Transporte, Servicios y Telecomunicaciones*, 3-4, 2002, pp. 180-197.
- MATEO DEL PERAL, Diego, "Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)" en ARTOLA, Miguel (dir.) *Los ferrocarriles en España*, vol. 1. Madrid, Banco de España: 1978, pp. 31-159.
- MORENO GALLO, Miguel Ángel, "La Vía Verde: la provincia d Burgos a pie y en bicicleta" en MORENO GALLO, Miguel Ángel (coord.) *Santander-Mediterráneo. El ferrocarril que perdió el norte*. Burgos, Dossoles, 2011, pp. 277-281.
- OLAIZOLA ELORDI, Juan José, "Trabajo forzado y ferrocarril. Destacamentos penales y construcción de infraestructuras ferroviarias" *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, III-6, 2006.
- OLAIZOLA, Juan José y COBOS, Francisco de los, "El ferrocarril de Santander al Mediterráneo", *Revista de Historia Ferroviaria*, 11, 2009, pp. 7-58.
- ORTUÑEZ GOICOLEA, Pedro Pablo "La configuración de la red nacional y las grandes compañías ferroviarias: Norte y MZA, 1913-1939" en MUÑOZ, Miguel, Jesús SANZ y Javier VIDAL (eds.) *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1948-1998*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1999, pp. 273-299.
- RUIZ, María Luisa y Rafael FERRER, "Ferrocarril «Astillero-Ontaneda»: primera fase de un ambicioso proyecto no concluido" *Revista de Obras Públicas*, 3.319, Año 140, 1993, pp. 49-55.
- SANTOS, Luis y José Luis LALANA, "Ferrocarril y territorio: el caso de la sección 7ª del Santander-Mediterráneo", *V Congreso de Historia Ferroviaria*, 5.3-8, 2009.
- TEDDE DE LORCA, Pedro, "Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)" en ARTOLA, Miguel (dir.) *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Banco de España, Madrid, 1978, pp. 9-353.
- VIDAL OLIVARES, Javier, *Transportes y mercado en el país valenciano (1850-1914)*. Alfonso el Magnánimo, Valencia, 1992.
- VIDAL RAICH, Esther, "El mapa de comunicaciones de Francisco Coello (1855)" *Boletín de la AGE*, 19, 1994, pp. 105-112.
- WAIS, Francisco, *Historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Editora Nacional, 1974.