

FERROCARRIL «ASTILLERO-ONTANEDA»: PRIMERA FASE DE UN AMBICIOSO PROYECTO NO CONCLUIDO

Rafael Ferrer Torio, Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
María Luisa Ruíz Bedia, Licenciada en Historia.

El modesto enlace ferroviario Astillero-Ontaneda fue el primer peldaño de la gran escalera que pretendía, al inicio de nuestro siglo, acceder por segunda vez a La Meseta en Cantabria. Inmerso en la gran aventura de unir Santander con el mar Mediterráneo, tan sólo se quedó con la gloria de haber dado su nombre cuando el tramo Ontaneda-Calatayud fue protagonista durante cuarenta años, del sentir ferroviario en un amplio pasillo del territorio de este país.

A pesar de su condición de líder en la carrera hacia el Mediterráneo, desfalleció en el intento, desgastado por objetivos marginales que taponaron la verdadera esencia de su misión. En la actualidad, duerme el sueño del abandono y cuando se cumplen tan sólo 16 años de su cierre definitivo [22-11-1.976], su trazado ya no está plasmado en el Mapa Topográfico Regional, que es el Mapa oficial de esta Región.

El artículo trata de plasmar la realidad histórica del nacimiento, desarrollo y cierre de la línea, en el amplio contexto referencial de su entorno.

1. Antecedentes históricos

1.1. Descripción de los escenarios

1.1.1. Panorámica comercial

Santander, después de muchos años de pugna con Bilbao por atraer hacia su puerto el comercio de los productos castellanos, en los últimos años del siglo XVIII se ve afectada por un conjunto de favorables medidas que le permitirán relanzar el comercio portuario, y con ello adecuar las infraestructuras viarias para dar salida a los productos.

El polo de atracción que supone el Puerto, condiciona la actividad del área de influencia, alterando considerablemente la dinámica de la población y obligando a implantar infraestructuras para dar salida, sobre todo, al trigo castellano y al vino de

la Rioja. En la mitad del siglo XIX Santander vive sus años de mayor esplendor. Salen navíos para Europa, América, Africa y Filipinas, predominando los envíos de harinas, el principal producto exportado, a las colonias americanas; los retornos eran de productos coloniales (azúcar, tabaco, cacao, café) o de productos elaborados que encuentran en Santander la infraestructura comercial capaz de redistribuirlos a otros puertos o al interior de la Península.

La dinámica comercial crea un corredor privilegiado, Alar del Rey-Santander, reforzado por la conclusión del Canal de Castilla, que, comenzando en Alar, finalizaba en Valladolid y al que se unía, cerca de Palencia, el Canal de Campos, configurando una estructura de transporte eficaz y completa, dadas las posibilidades que en aquel entonces proporcionaba la precariedad de los sistemas de transporte.

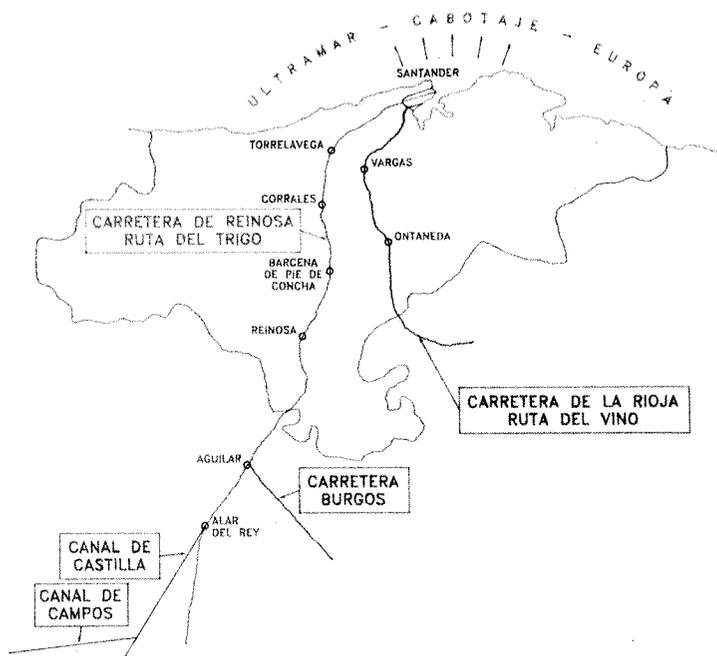


Figura 1. Pasillos de comunicación del puerto de Santander con La Meseta en la etapa pre-ferroviaria.

1.1.2. El Canal de Castilla

El Canal de Castilla fue el gran colector del transporte en la etapa pre-ferroviaria. La idea de su construcción data de mediados del siglo XVI, cuando las Cortes de Castilla (1548) solicitan a Carlos I la apertura de canales de riego. [FERN-1.986]. En torno a estos años se llevaron a cabo los primeros estudios, que buscaron «abrir en la meseta castellana un canal de navegación desde las sierras de Guadarrama hasta las montañas de Reinosa». [FUNG-1925].

Pero no será hasta la segunda mitad del siglo XVIII cuando se realicen los estudios técnicos que permitan comprobar la viabilidad de la obra. Planteadas distintas alternativas en su proyecto y ejecución, paralizados y reanudados los trabajos por distintos avatares, finalmente el 14 de Diciembre de 1.849 se inició la explotación del Canal en su totalidad. [FERN-1.986].

El tráfico de mercancías que soportaba el Canal de Castilla, harina y trigo fundamentalmente, fue muy intenso en el período anterior a la pérdida de nuestras colonias ultramarinas; así lo prueba el hecho de que en 1.856 circulasen entre Valladolid y Alar del Rey «400 barcas empleadas exclusivamente en el comercio de harinas». [URIO-1984].

Desde Alar el transporte se hacía por carretera hasta el puerto de Santander. Es de admirar la lucha del hombre en esa época, con las dificultades propias de la estrecha carretera a media ladera sobre la hoz del Besaya entre Pesquera y Bárcena

de Pie de Concha, con los animales de arrastre y con la adversa climatología.

1.2. El ferrocarril llega a Cantabria. Primer acceso ferroviario a La Meseta

Pero en Cantabria ya se escuchaba el eco que pregonaba las excelencias del gran invento del siglo XIX: el Ferrocarril. Ya se piensa en canalizar los tráficos generados en Alar a través del camino de hierro. La idea de acceder a La Meseta desde la vertiente Cantábrica fue muy madrugadora. Iniciada la fiebre de las concesiones, el eje ferroviario Alar-Santander ya se adjudicó en 1.844, cuatro años antes de que «el nuevo invento», en plena conquista por todo el mundo, comenzase a rodar en la primera línea puesta en servicio en la Península: Barcelona-Mataró.

La línea férrea Alar-Santander constituyó el primer paso ferroviario de la Cordillera Cantábrica. Fue el marqués de Remisa quien encabezó la aventura, encargando al joven Ingeniero de Caminos, Juan Rafo, el estudio del trazado, con dos puntos fijos: inicio en Alar del Rey y finalización en el puerto de Santander.

En 1.850 se publicó una memoria informativa sobre el eje ferroviario, que incluía las palabras pronunciadas en las Cortes por el ministro de Hacienda, Alejandro Mon. El párrafo que a continuación se reproduce plasma la trascendencia real del enlace que se presentaba en sociedad:

«Yo no entraré en la cuestión de si España debe ser únicamente agrícola o debe ser fabril e industrial; creo que debe ser agrícola en la parte que pueda serlo, e industrial en lo demás. España puede tener grande mercado de trigos, puede hacer de ellos grande exportación; a eso está llamada España ... Un camino de hierro que partiendo de Santander pusiera en comunicación a esta puerta con el Canal de Castilla podría llevar nuestros trigos a Inglaterra en competencia con los de Odessa». [WAIS-1974].

El tramo Alar-Reinosa constituyó la primera sección de la nueva línea, que se abrió al tráfico en 1857. El resto de la línea fue alcanzando objetivos sucesivamente, hasta su total finalización en 1866.

2. Intento de crear el segundo acceso ferroviario a La Meseta: el ferrocarril meridiano

Aunque ya en 1861 existen tentativas en la provincia de Burgos, por iniciativa de la Corporación Municipal de unir la capital castellana con Santander [SIER-1974], la consideración sería no se produce hasta años más tarde, como reacción de la comunidad comercial de Santander en contra de la política tarifaria de la compañía explotadora del eje ferroviario (Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España), que se consideró como un atentado contar los intereses de Cantabria. Por este motivo fueron encargados estudios para el trazado de una nueva línea férrea que consiguiera enlazar el Puerto de Santander con Burgos y Madrid (F.C. Meridiano), creando un eje de influencia capaz de captar los mismos tráficos que estaban siendo protagonistas en el eje ya consolidado e

ideando una nueva forma de penetración al Puerto, dentro de la dinámica comercial existente.

En 1889 se constituyó un Sindicato para gestionar la realización del proyecto, destacando la actividad del señor Coll y Puig, su principal promotor y secretario. [PERE-1952].

En Junio de 1894 las Cortes aprobaron una Ley que autorizaba al Gobierno para otorgar la concesión solicitada. Según esa Ley, se declaró de utilidad pública a ese ferrocarril, en cuanto a las ventajas en aspectos como expropiación forzosa y ocupación de terrenos públicos, pero se negó la ayuda económica estatal. Se contemplaba un plazo de seis meses para el inicio de la obra y cinco años para su completa finalización.

Las condiciones fijadas, la magnitud de la obra y la experiencia recopilada durante la construcción del eje Alar-Santander, fueron, seguramente, los aletargadores definitivos que forzaron a un paulatino abandono y finalmente al olvido de un magno proyecto de implantación del nuevo eje ferroviario, que durante muchos años mantuvo ilusionados a los habitantes de la región.

3. El ferrocarril Astillero-Ontaneda

3.1. La alternativa modesta

La primitiva idea de enlazar Santander-Burgos-Madrid con el denominado ferrocarril Meridiano, fue reemplazada por otra más modesta que consistía en construir en fases sucesivas el ferrocarril Santander-Burgos, y surge en un momento en que la burguesía santanderina contemplaba las necesidades de comunicación desde una perspectiva económica en el sentido de buscar un rendimiento para los capitales que la crisis finisecular había dejado paralizados. En este contexto el atractivo rendimiento de las inversiones ferroviarias impulsará nuevos proyectos, y «se construye la red ferroviaria cántabra en un clima de euforia, de ímpetu, de confianza en los propios medios». [ORTE-1986].

El proyecto de la línea férrea fue redactado por Rafael Martín en 1893 y en su origen se estableció para trasladar viajeros hacia los balnearios de Ontaneda, Alceda y Puente Viesgo, aunque con posterioridad la línea fue adquiriendo un carácter más bien industrial a causa del desarrollo minero de la zona. [SANC-1987].

El proyecto técnico fue aprobado por Real Orden de 19 de Enero de 1898, otorgando un plazo de cinco años a contar desde el inicio, que se debía producir en el plazo de seis meses a partir de la fecha de la concesión. [PLIE-1.898].

El trazado se diseñó en versión económica, acomodando el perfil al terreno, sin movimientos sustanciales de tierras. Seguía parcialmente una de las rutas comerciales ya consolidadas (la ruta de los vinos) y se integraba con el pasillo minero en auge: Obregón y Liaño. La concesión fue otorgada según Real Decreto de 19-IV-1898 [REAL-1898] sin subvención estatal, creándose al efecto la Sociedad Anónima «Compañía del Ferrocarril Astillero-Ontaneda», con un capital social configurado por 3.000 acciones de 500 pesetas cada una. [ETA-1898].

La construcción del tramo Astillero-Ontaneda finalizó a mediados de 1902, firmándose el Acta de Reconocimiento el día 4 de Junio. A pesar de que el trazado no era el más idóneo, y así podía comprobarse en los estudios realizados por González-Riancho, quedó establecido Ontaneda como punto intermedio del acceso a la Meseta, ubicado en el pasillo configurado por el río Pas.

Al tomar como itinerario una ruta comercial ya en funcionamiento, y que además incluía el rico valle de Toranzo, se trataba de asegurar la supervivencia del tramo, mientras se acometía el resto de la obra, que se presumía difícil.

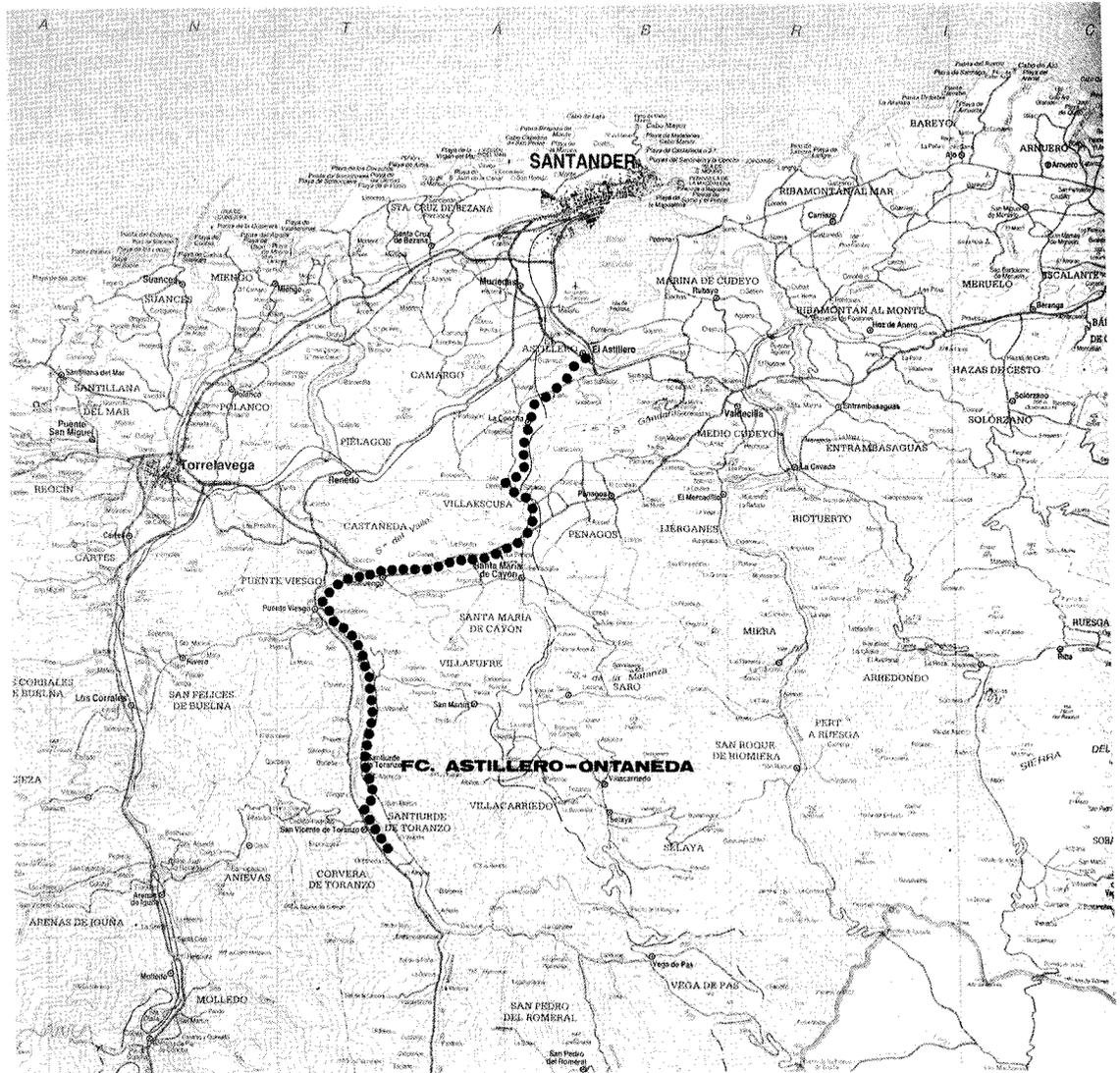
3.2. Descripción del trazado

El ferrocarril, de 35 km. de longitud, comenzaba en Astillero y enlazaba con Santander con vía métrica, ya que la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, constituida en 1894 para unificar las existentes concesiones, al inaugurar la línea (20-Junio-1986), tuvo que estrechar el tra-



Figura 2. Acción de la compañía del ferrocarril del Astillero a Ontaneda.

Figura 3. Trazado del ferrocarril Astillero-Ontaneda.



mo Solares-Santander (18 km.) de ancho normal a ancho métrico.

Atresandando la ría de Solía con un puente metálico (puente de Liaño), pasaba por Liaño, La Concha y Obregón, dando cobertura a todo el pasillo minero y llegaba a Sarón, notable nudo de comunicación. Hasta Pomaluengo seguía una traza paralela al Pisueña, atresandando La Encina, La Penilla y La Cueva, para en Castañeda atresandar el río Pisueña (puente de Castañeda) y cerca de Puente Viesgo, adentrarse por el valle del río Pas. Continúa el trazado por la margen derecha hasta pasar Santiurde de Toranzo y, por un puente metálico de dos tramos y 90 m. de longitud (puente de la Esperanza), atresandar el río cerca de San Vicente y finalizar en Alcelda-Ontaneda, estos tres últimos núcleos pertenecientes al Ayuntamiento de Corvera de Toranzo. [ROPU-1902].

Dos años después se contempló la posibilidad de enlazar este ferrocarril con Cabañas de Virtus, quizá para evitar el difícil paso por carretera hacia el pueblo burgalés, en el marco general de los ferrocarriles secundarios de Santander. Así lo recoge la *Revista de Obras Públicas* en el año 1904:

«Un ferrocarril que, partiendo de la estación de Sarón en la línea de Astillero a Ontaneda, termine en Cabañas de Virtus, pasando por el Puerto de la Magdalena o el del Escudo, según conviniere». [ROPU-1904].

3.3. Impacto en la propia identidad

El ferrocarril Astillero-Ontaneda inició el servicio el día 9 de Junio de 1902 y al pasar el tiempo y no tener perspectiva de continuidad en la obra, las fuerzas políticas de Santander y Burgos, aliadas con las de Soria y Zaragoza, hicieron gestiones para conseguir que las Cortes incluyeran, en 1905, el tramo Ontaneda-Burgos-Soria-Calatayud en el Plan de Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios. De esta forma se configuraba un segundo eje transversal que servía de enlace por la parte de Levante al tramo Calatayud-Teruel-Sagunto-Valencia y por el lado norte con el mencionado ferrocarril Astillero-Ontaneda.

La Ley General de Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios fue publicada en 1908 y en ella se

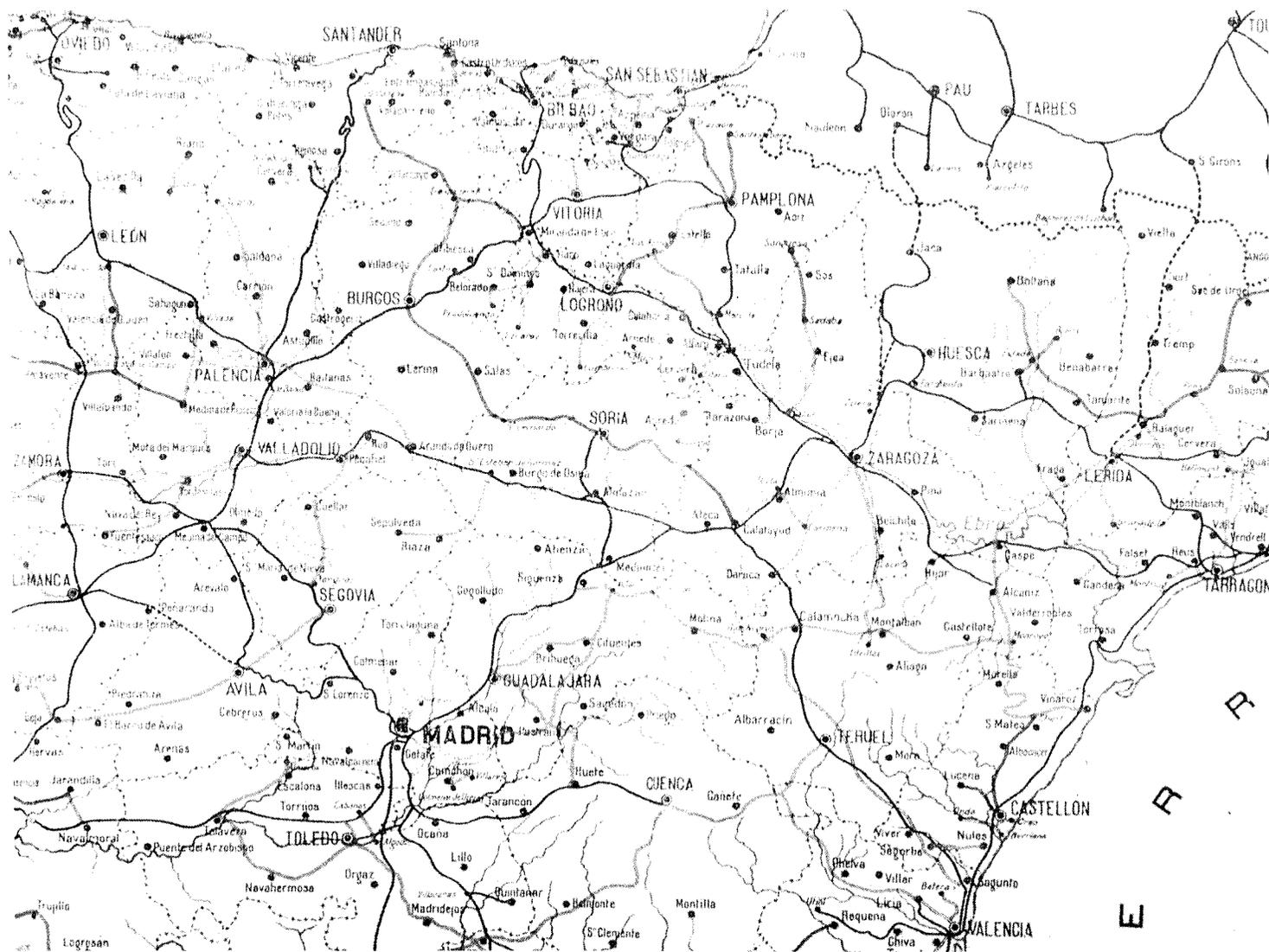


Figura 4. El plan de ferrocarriles estratégicos y secundarios [FERR-1909]

contemplaba que fuesen las provincias protagonistas las encargadas de redactar el correspondiente Proyecto, adjudicándose el estudio y posterior redacción de aquél el día 24 de Mayo de 1908 al equipo técnico integrado principalmente por D. Ramón y D. José de Aguinaga.

Redactado el Proyecto, fue aprobado en 1912 por el Ministerio. Analizada la traza, quedaban claramente matizados unos condicionantes, que las trazarán por completo la dinámica del nuevo enlace ferroviario.

El tramo Calatayud-Burgos-Ontaneda configuraba una línea de reserva para la Defensa Nacional en el hipotético caso de una invasión por los Pirineos. Este ferrocarril, inmerso en los beneficios de la Ley de Ferrocarriles de 1908 y proyectado para vía métrica, contaba con subvención estatal.

Dada la mala experiencia existente en nuestro país en la construcción de ferrocarriles de este tipo, resultó altamente atractivo para empresas constructoras extranjeras. La empresa Casa Dreyfus se disponía a intervenir en la construcción, cuando estalló la Primera Guerra Mundial.

Finalizado el conflicto bélico, la casa francesa no acude pero sí una empresa inglesa; más ya el ferrocarril proyectado había cambiado de criterios básicos. El Ministerio de la Guerra solicitó al de Obras Públicas que el ferrocarril fuese de ancho normal, argumentando razones estratégicas, quizá muy influenciados por el papel dinamizador que el ferrocarril había ejercido en la recién concluida contienda.

La historia posterior está totalmente enlazada con el ferrocarril Santander-Mediterráneo, con una traza que cambia del descenso hasta la costa por el río Pisueña, en vez de por el Pas, con lo cual el Ferrocarril Astillero-Ontaneda quedó aislado y poco a poco fue perdiendo vigencia ante el ímpetu del transporte por carretera.

4. El fin de una larga espera

4.1. El cierre escalonado

La rentabilidad inicial de la explotación de la línea fue decayendo con los años. Es pintoresca la

Figura 5. Marco general del enganche de la línea Ontaneda-Calatayud

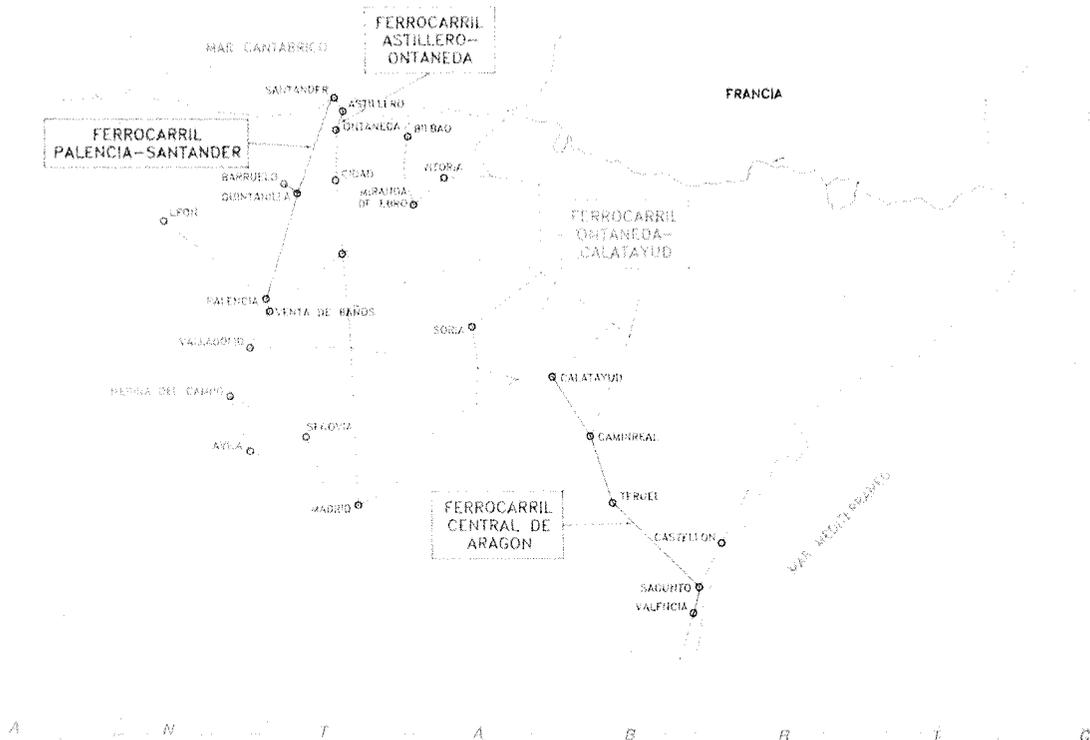


Figura 6. Mapa topográfico de la región sin la traza del abandonado ferrocarril



imagen del tren de Ontaneda atravesando el fértil valle de Toranzo arrastrado por esas locomotoras de tanques laterales, de presencia atractiva y potentes resoplidos, tal y como aparecen en las publicaciones [FOX-1979]. También es nostalgia el coqueto símbolo «AO» sobre el negro frente de locomotoras con sugestivo y emotivo nombre: Villaescusa, Penagos, Cayón, Toranzo, Soto-Iruiz, etc. ... [ALLEN-1987].

La línea pasó a ser explotada por FEVE el día 15-Noviembre-1961 y clausurada en dos etapas sucesivas: Ontaneda-La Cueva el día primero de Mayo de 1973 y La Cueva-Astillero el día 22 de Noviembre de 1976. [MOHE-1988].

Con posterioridad, la línea fue desmantelada y los terrenos revertidos a los diversos Ayuntamientos, que lo fueron solicitando, tras el pago correspondiente.

4.2. Situación actual

En la actualidad, entre las localidades de Ontaneda y Astillero, la traza del abandonado ferrocarril presenta un aspecto de paulatina degradación, incidiendo de forma muy desigual la acción del abandono. Han desaparecido edificios como la estación de Sarón, almacenes de Ontaneda, numerosos pontones y pasos, quedando el resto de

instalaciones ferroviarias en una precaria situación. Tan sólo la estación de Puente Viesgo, El Soto y la de Ontaneda resisten el ímpetu del paso del tiempo.

Los años transcurridos han borrado en muchos tramos la huella del trazado. La infraestructura abandonada se está perdiendo y sería conveniente plasmar en un plano a escala adecuada y referenciada por coordenadas absolutas la posición de la traza. Sin duda, conservar estos restos de un pasado inmediato se inscribe en el contexto de la Arqueología Industrial, y algún organismo debería contemplarlo, potenciar su desarrollo.

Hoy, a tan sólo 16 años del cierre de este retazo de historia, el trazado de la línea ya no figura en el Mapa Topográfico de la Región, denotando una total indiferencia ante algo que fue vivo e importante en el sentir regional, mientras que el trazado de otro ferrocarril, derivado de éste, figura en su totalidad, a pesar de no haber dado soporte jamás, ni dejado huella en el territorio.

No obstante, aquí queda plasmada la historia de este ferrocarril de Astillero a Ontaneda, que sirvió de enlace local a lo largo de setenta y cuatro años, durante los cuales esperó pacientemente ver culminado su objetivo final: unir con un camino de acero el mar Cantábrico con el Mediterráneo. ■

Arriba Estación de Sarón en 1982 y en la actualidad. Abajo Estación de San Vicente de Toranzo en 1985 y en la actualidad.