

EN 1985 SE CERRO LA LINEA QUE HUBIERA UNIDO VALENCIA CON SANTANDER

Santander - Mediterráneo, un proyecto que nunca llegó a su fin

Hace más de 75 años que comenzó la andadura de un proyecto de gran envergadura; unir la costa levantina con la cántabra, más conocido como el Santander - Mediterráneo.

La línea ferroviaria conocida como Santander - Mediterráneo nació a principios del pasado siglo con la idea de unir dos puertos marítimos, el de Valencia con el de Santander. Ciertamente, la línea nunca llegó a culminarse pues los trenes no circularon más allá de Ciudad Dosante, localidad burgalesa cercana a Cantabria y a 63 km de Santander, destino inicial de ese corredor. Hacia Levante sólo llegó a considerarse dentro de esta línea el tramo hasta Calatayud. En total, 367 km de longitud de los 675 km que hubiese tenido al unir los dos puertos citados.

En 1930, tras cinco años de obras, se inaugura la línea en el tramo Trespaderne - Ciudad Dosante, último para cubrir todo el trayecto desde Calatayud. Aunque la titularidad de esta línea era de la Compañía del Ferrocarril Estratégico Santander - Burgos - Soria - Calatayud, la construcción fue llevada a cabo por Anglo Spanish Construction Co. Ltd., y la concesión para explotar esta nueva infraestructura la tenía la mancomunidad formada por las diputaciones provinciales de Santander, Burgos, Soria y Zaragoza. La prolongación natural del Santander - Mediterráneo desde Calatayud hacia Levante era el antiguo Ferrocarril Central de Aragón entre esa localidad y Caminreal hacia Teruel para terminar en Valencia.

La idea era que la salida de todas las mercancías originarias del levante español y con destino al norte peninsular atravesaran España a bordo de los trenes que circularan por esa línea, con el consiguiente ahorro de tiempo. Si por aquella época un barco empleaba una semana en bordear prácticamente toda la península, la nueva infraestructura ferroviaria hubiera cubierto



Locomotora Escatron 242 de Endesa en doble tracción con una Mikado de Renfe.

ese trayecto en cuestión de horas. Otra de las ventajas que hubiese tenido el Santander - Mediterráneo sería la rápida salida al mar de la meseta, y por tanto, de sus productos.

Durante más de cincuenta años, entre 1930 y 1985, circularon los trenes por el Santander - Mediterráneo prestando servicio a los habitantes de los pueblos que atravesaba esta línea, dado que el tráfico



Apeadero de Cojobar en el kilómetro 237,746.

de mercancías fue más bien escaso. Se trata de un dato a tener en cuenta pensando en que la idea original era la de un corredor intrapeninsular para el transporte de mercancías entre los puertos de Santander y Valencia, potenciando el ferrocarril en detrimento del transporte marítimo, más lento y menos económico.

Cierre. Sin embargo, llegó el 1 de enero de 1985, en 2005 se cumplían veinte años desde el masivo cierre de líneas, y el Santander – Mediterráneo fue una de las líneas afectadas. Más de 900 km, en virtud de un acuerdo del Consejo de Ministros que obligaba a Renfe que las líneas deficitarias, se consideró entonces las que no llegasen a cubrir el 23 % del gasto, fueran cerradas al tráfico de viajeros y de mercancías. Concretamente se cerró el Burgos – Ciudad Dosante, Burgos – Soria – Calatayud y el Calatayud a Caminreal, antiguo Central de Aragón.

En diciembre del pasado año y con motivo del 75 aniversario de la línea se llevó a cabo una exposición en la ciudad de Burgos en torno a la misma. La muestra tenía tres contenidos diferenciados. Por un lado, diez grandes paneles sobre el origen, explotación, tipología de las estaciones y grandes obras de ingeniería de la línea. Un segundo apartado estaba dedicado a la memoria fotográfica con instantáneas de sus trabajadores, sus trenes, la construcción de la línea, etc. Finalmente, el tercer contenido temático estaba dedicado a Ecorail. Este proyecto trata la recuperación, aprovechamiento y promoción del patrimonio ferroviario en desuso en Castilla y León, cuya línea atraviesa en gran parte esta comunidad autónoma.

A principios de 2006 comenzó la desmantelación de la vía del Santander – Mediterráneo en la provincia de Burgos. Concretamente entre Hontoria del Pinar y la capital burgalesa. El citado proyecto Ecorail, puesto en marcha por Vías Vivas, la Asociación para la preservación del patrimonio ferroviario en desuso en Castilla y León, promueve iniciativas con trenes turísticos sobre las vías situadas en esta comunidad. El objetivo parte de la puesta en valor de los recursos ferroviarios castellano leoneses. Se pretende conocer el estado de las instalaciones mediante un inventario actualizado, valorar económica y socialmente el patrimonio y determinar la posible viabilidad de recuperación como producto turístico. Ecorail ahora trabaja ese tipo de iniciativas en los tramos donde la vía aún no ha sido desmantelada, caso de la provincia de Soria. **A.G.S.** □



Boca sur del túnel de La Engaña.



Túnel de La Engaña

El túnel de La Engaña, con 6.976 m, situado entre los términos municipales de Valdeporres y Vega de Pas, en Burgos y Cantabria respectivamente, llegó a ser el más largo de España. Ciertamente, como túnel de monte excluyendo los grandes soterramientos en ciudades como Madrid o Barcelona que prácticamente más que obra civil necesaria para salvar un desnivel son infraestructuras para realizar la explotación ferroviaria evitando la cota 0. A La Engaña le sigue muy de cerca el de Padornelo, con 5.958 m en la línea entre Zamora y La Coruña. Quedan al margen los túneles como grandes obras de ingeniería que se han construido para las líneas de alta velocidad como por ejemplo entre Madrid y Segovia los de Guadarrama y que superan los 28 km de longitud (Ver VÍA LIBRE nº 490). También están los de San Pedro en la misma línea o los de Abdalajís en la de Córdoba a Málaga. Otro caso a mencionar es el del túnel de Canfranc que si bien tiene una longitud de 7.847 m, la longitud en territorio español asciende a 3.796 y el resto discurre bajo territorio francés. □