

Santander — Mediterráneo

Oña, a medio camino entre las comarcas de La Bureba y Las Merindades, está enclavada a los pies de los montes Obarenes y surcada por el río Oca. Tiene una población de 1.452 habitantes.

¡Iniciamos con este artículo, un viaje cargado de sentimentalismo y nostalgia a través de una pequeña parte de la línea que pudo ser, pero nunca existió, a través de una parte de la historia de nuestros ferrocarriles, a través, por que no, de un mundo de sueños, a través, en definitiva, del pasado, presente y esperemos que futuro del ferrocarril en España.

ferrocarril de ancho métrico que unía el astillero de Santander con Ontaneda, que partiendo de Santander y pasando por Burgos y Soria enlazase en Calatayud con la línea del Central de Aragón, hasta Sagunto y Valencia.

El proyecto se presentó en el año 1908, y estando en marcha sus primeros 35 km, se incluyó en el Plan de Ferrocarriles

Estratégicos y Secundarios, adjudicándose su construcción al equipo encabezado por los ingenieros Don Ramón y Don José de Aguinaga, aprobándose por el Ministerio de Fomento cua-

tro años más tarde.

Tras la I Guerra Mundial, los gobiernos europeos se dieron cuenta de la importancia de las líneas de ferrocarril, y se decidió cambiar la vía a ancho español, y con la obligación de pasar por Trespaderne, para facilitar posteriormente la conexión con Trespaderne. Así mismo, se exigió que la línea fuese capaz de soportar una alta capacidad de carga por eje. Estas circunstancias obligaron a adoptar un trazado algo ilógico aparentemente por el mayor número de kilómetros a realizar pero aceptable en cuanto a

perfil y trazado.

En 1921 fue terminado el proyecto con las modificaciones citadas, con un presupuesto de 350 millones de pesetas para un trazado de 415 Km.

Fue aprobado en Julio de 1924 y el 29 de Septiembre quedó transferida la concesión a la Sociedad Santander Mediterráneo. Iniciándose las obras en 1925.

En 1927, ya con importantes obras concluidas y por motivos financieros, se solicitó un cambio en la concesión, reduciendo el plazo de explotación a 50 años y rebajando el presupuesto un 22%. El trazado pasó a ser de 366 kilómetros con inicio en Calatayud y final en Cid (provincia de Burgos), reservándose el Estado el derecho de modificar la sección Cid - Ontaneda prevista llevándola directamente a Santander. Es muy probable que de haberse incluido en el proyecto inicial dicho tramo se hubiese ejecutado la totalidad de la obra en esta época, pero hemos de recordar que la concesión era específicamente para la línea Ontaneda - Calatayud.

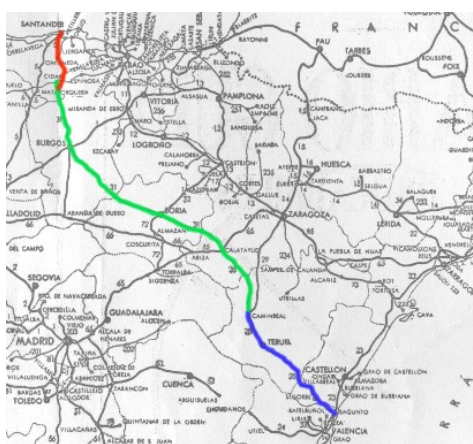
Según se iban terminando las secciones, se iban inaugurando hasta que en 1930 se establecieron unos horarios de la línea "completa". Allí por el año 1933, se empezaron a parabolizar algunas curvas, lo que posibilitaba una mayor velocidad y mejoraba el confort de marcha.

Puntos de interés especial:

- > Longitud de la línea: 366 kilómetros de vía única no electrificada.
- > Atraviesa 3 provincias, 208 Km. en Burgos, 113 Km. en Soria y 45 Km. en Zaragoza.
- > Cota más baja: Calatayud (523 metros)
- > Cota más alta: Pinar Grande (1174 metros)
- > Estaciones, apartaderos y apeaderos: 57
- > Túneles: 12 (el mayor de 592 metros)
- > Puentes: 35 (el mayor de 70 metros) y 1 viaducto de fábrica (128 metros)
- > Tipo de carril: Acero de 45 Kg/m



A lo largo de todo el recorrido, nos encontramos con hitos kilométricos, señales y postes telegráficos esperando tiempos mejores.



Hablamos como no, del desaparecido ferrocarril que intentó unir el Cantábrico con el Mediterráneo. La línea Santander — Mediterráneo.

Tanto en este reportaje como en sucesivos, pretendo recorrer a pie una parte de esta línea, paseando por los puntos más espectaculares y característicos por los que serpenteaba la línea, pero antes, empapémonos de la historia de este fabuloso proyecto inacabado.

Historia del S-M

Sin lugar a dudas, el precursor de esta línea, fue un pequeño

El 31 de diciembre de 1985 la línea quedó cerrada al tráfico,

pero sin que sobre ella pesase ninguna orden de desmantelamiento. Desde entonces solo dos pequeños tramos se usaron con frecuencia. El tramo Soria Cañuelo a Valcorba

Bifurcación, y el ramal de acceso al

polígono de Villalonquejar en Burgos. En 1996 se cerró el Soria-Castejon quedando ya



Puente sobre el río Nela



Estado actual de la estación de oña. Se está llevando a cabo una gran restauración del edificio principal para convertirlo en un centro de uso público del ayuntamiento de Oña.

En cuestión de infraestructura, hay que destacar en 1933, la colocación de unos mojones de hormigón situados a un metro del carril exterior, en referencia con los cuales se mantenía

completa y de mas categoría fue la de Soria, llamada Soria Cañuelo.

El resto de pequeñas estaciones, responden a un modelo

general con la particularidad de tener el muelle de mercancías cercano al edificio de viajeros para ser de fácil vigilancia, pero a su vez, permitir crecimiento de la estación sin importantes transformaciones urbanísticas.



Túnel de la blanca

solo en uso el ramal del polígono.

Infraestructuras

Todas las obras de fábrica fueron diseñadas para doble vía. Se utilizó carril de 45kg/m laminado en Sestao. Las traviesas eran de pino y roble, en número de 1500 por kilómetro en rectas y curvas de más de 500 m. de radio y de 1585 traviesas en curvas de radio inferior. En posteriores renovaciones, se introdujo como novedad del creosotado.

la geometría de la vía. El mantenimiento siempre fue excelente, en ocasiones, por encima de lo que el tráfico exigía, hasta que se transfirió la propiedad a RENFE.

En los 366 Km. de línea, había 57 estaciones, 4 de ellas, Calatayud, Soria, Burgos y Ciudad-Dosante, con conexiones con líneas de otras compañías, con un par de excepciones. En Calatayud y en Burgos las estaciones eran compartidas con la compañía M.Z.A. y Norte respectivamente. La estación mas

La compañía tenía previsto establecer en la población Burgalesa de Villarcayo los talleres generales de la línea, para lo que se construyó una rotonda con 5 vías.

Un futuro incierto

El futuro de la línea es incierto. Tras el desmantelamiento de la zona norte, parece más difícil que algún día el sentido común impere y se termine la construcción. El tramo Este, entre Calatayud y Soria, está condenado a muerte, puesto que tiene previsto su desmantela-

“El patio de vías, permanece oculto por la maleza y las hierbas que cubren prácticamente toda la zona”



Aspecto del almacén, reconvertido en polideportivo

tende rehabilitar algunos tramos de esta línea así como otras vías también abandonadas, y adaptarlas para la circulación de trenes turísticos,

El recorrido

Iniciamos nuestra visita en la pequeña población de Oña, en la provincia de Burgos. Dejamos la N-232 para cruzar un puente sobre el río Oca y llegar así a la estación de ferrocarril.

Oña, a 752 m. de altitud, es el punto kilométrico 300,033 de la línea Santander — Mediterráneo. El paseo de hoy nos llevará hasta el paso a nivel situado en el punto kilométrico 313,124, donde la singular belleza del paisaje nos arropará y acompañará a lo largo del recorrido.

Nos encontramos con la fachada posterior del edificio principal y su almacén, restaurados para uso público por el ayuntamiento de la localidad. Los almacenes actualmente albergan un polideportivo, y el edificio principal, actualmente

La estación se cuenta con un andén y una vía de cruce.

Caminamos alrededor de la estación y llegamos a la fachada sobre las vías. El patio de vías, permanece oculto por la maleza y las hierbas que cubren prácticamente toda la zona, con la excepción de un

paso sobre traviesas que cruzan las vías hacia la marquesina de sobrepaso, o mejor dicho, hacia lo que queda de ella, puesto que se ha convertido en una ruina abandonada a la eternidad del tiempo.

Tras recrearnos en este idílico paisaje, comenzamos a caminar por las vías, abriendonos paso entre los matorrales. Es recomendable llevar pantalones largos para no arañarnos las piernas, así como un buen calzado.

Con un bello paisaje de fondo, conformado por un caprichoso cortado en el terreno, que la N-232 excavó en los montes Obaranes, cuando se modificó su trazado, nos encontramos la señal de salida de la estación, levantándose majestuosa, desafiando al devenir del tiempo y la aguja de salida de la estación, asomándose al exterior y reclamando nuestra atención.

Al pasear nuestra vista por aquellos pequeños objetos que aún tienen las vías, podemos recrearnos en algunos detalles como en las bridas de algunas traviesas por aquí, el apoyo de las señales que aún se conservan por allí, los tornillos que sujetan los

raíles a las traviesas con sus inscripciones, etc.

Continuamos nuestro paseo andando sobre la vía, pasando de traviesa en traviesa, en dirección a Santander. La singladura es fácil, puesto que tras dejar atrás la estación de Oña, el tendido

presenta menos vegetación.

A unas pocas decenas de metros de la estación de Oña, en la orilla opuesta del Oca, nos encontramos un merendero, lugar que se nos antoja ideal para un refrigerio.

Como protagonista del merendero, vive el lavadero de Oña, imagen que de nuevo, se presta como ideal para reproducir a escala.

En el lecho del río, hay algunas grandes piedras, que provocan unos pequeños obstáculos al paso del Oca, provocando que las aguas al entrecrocarse entre sí creen una cacofonía en el lugar, sonando a coro con los alegres cantos de los pájaros.

El único aspecto desagradable del lugar es la cercanía de la N-232, que con un tráfico cons-



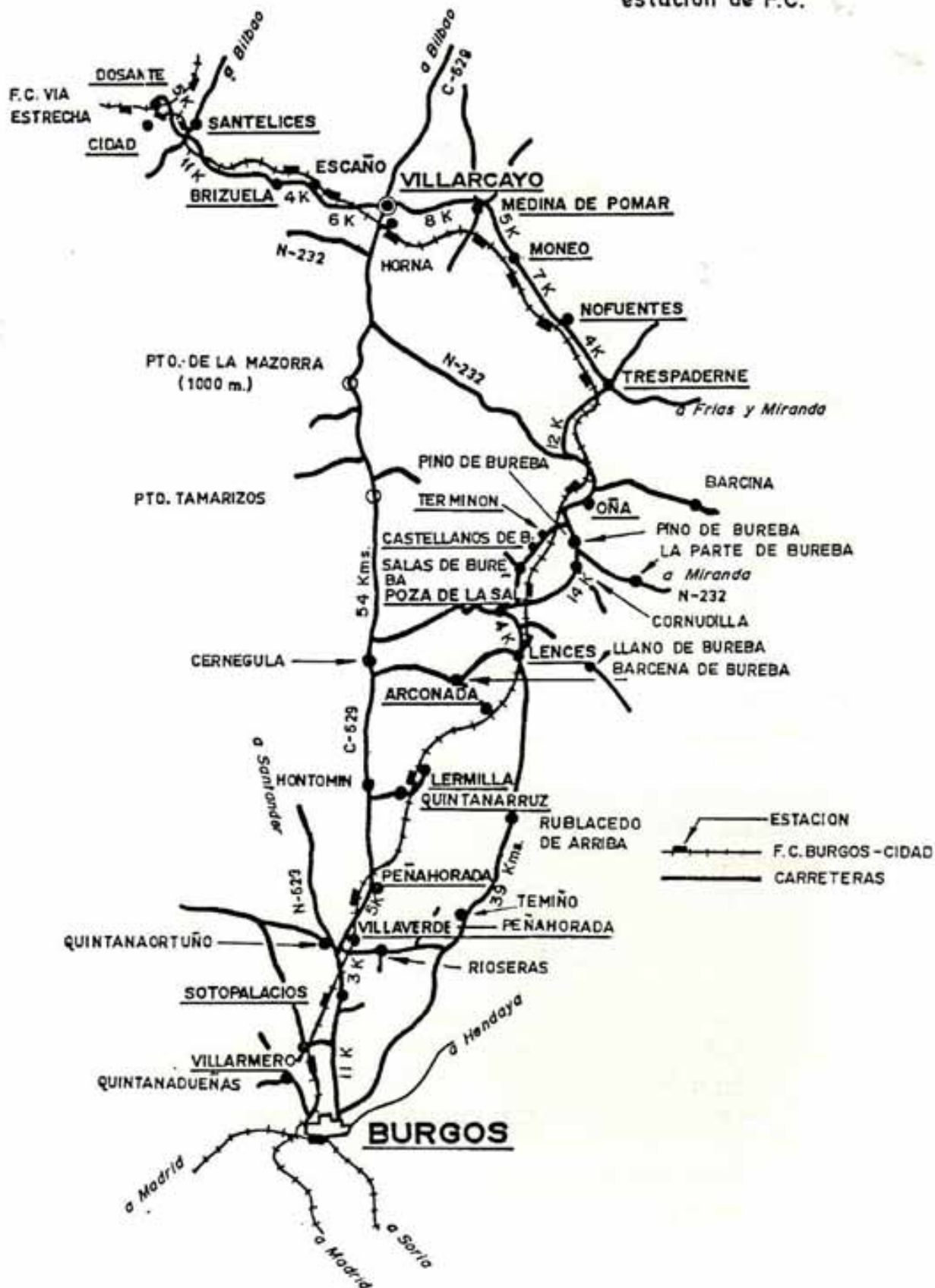
El lavadero, crea una serie de cascadas, que animan a embelesarse observando como cae el agua.

Las caprichosas formas del monte Obaranes, pueden perfectamente servir de fuente de inspiración para una maqueta.



CIDAD/DOSANTE – BURGOS

Se subrayan las poblaciones con estación de F.C.



tante, llega a resultar molesto.

Tras el obligado descanso en el merendero, retomamos nuestro camino.

La vía serpentea en torno a

prisa, pero tampoco sin pausa.

El Paso a Nivel

Llegamos ya al final de nuestro trayecto por hoy. En el kilómetro 313,124, nos

sentan un aspecto sano, por lo que su recuperación podría ser factible.

Con estos pensamientos en la cabeza, inicio el camino de regreso a Oña, esta vez,

“La estampa invita a pensar en viajar dentro de un coche de madera, viendo los desfiladeros y cortados pasar bajo tu ventanilla”



las caprichosas formas del río oca, pasando por varios túneles y una trinchera excavada en la roca, creando un pasillo que se me antoja demasiado estrecho en relación con los túneles horadados pensando en una posible vía doble.

En este tramo, nos encontramos aisladamente algún poste telefónico, ya sin cables, por supuesto, acompañando el devenir del trazado.

La estampa invita a pensar en viajar dentro de un coche de madera, viendo los desfiladeros y cortados pasar bajo tu ventanilla, y aspirando el aroma áspero del humo de la locomotora 140 en los túneles, escuchando el dulce sonido del vapor accionando los pistones y obligando al tren a deslizarse despacito, sin

sorprende, a la salida de un túnel en curva, un edificio, sin duda para el guardabarreras del paso a nivel que, a continuación, cruza el antiguo trazado de la N-232.

El paso, aún conserva sus barreras y su señal para los convoyes.

Desgraciadamente, el bonito edificio en el que debía alojarse el encargado de accionar dichas señales, se encuentra en un estado lastimoso de abandono, aunque sin llegar a estar arruinado.

Años de deshuso y abandono y hasta un pequeño incendio han llenado este pequeño edificio en un basurero. No obstante, no todo está perdido, puesto que su estado estructural así como su cubierta, pre-

por el paseo habilitado con fines turísticos, y lo primero que se sorprende es un terraplén con un muro de contención de traviesas y rieles a los pies de un puente de piedra de tres bóvedas, que confluyen en un único punto. Se trata del puente de la blanca, que cruza el río Oca, para alejarnos de nuestras queridas vías.

Continuará



El paso a nivel pone el punto y seguido a nuestro viaje



El material de la línea

Durante la época de la explotación por parte de la compañía, se adquirieron 27 locomotoras de vapor tipo 1-4-0, 22 de ellas de simple expansión y dos cilindros y las 5 restantes de doble expansión. El tener un solo tipo de máquinas para mercancías y viajeros, afectaba a la velocidad de los trenes de viajeros (algo mas lenta) pero era muy beneficiosa en aras de facilitar y unificar el mantenimiento. Para maniobras en las estaciones, se disponía de otras 5 locomotoras tender, tipo 0-3-0.

Ya en 1926, se empezó a tener en cuenta la opción de sustituir los trenes de viajeros de máquina de vapor y coches, por

automotores. Se selecciono un modelo, ofertado por la Sociedad Española de Construcción Naval. El Estado se negó a admitir la propuesta, por lo que nunca antes de su integración en Renfe circularon automotores por la línea.

El parque de coches y vagones se componía de 75 vehículos para el transporte de personas y 753 para mercancías. Los 75 coches de viajeros, eran a todas luces un número excesivo de vehículos para las escasas circulaciones planteadas, por lo que más de la mitad de ellos eran alquilados a otras compañías ferroviarias como M.Z.A. y Norte

Ya en la época de Renfe, los trenes de mercancías eran remolcados por locomotoras diesel 1900 (U.I.C. 319). También llevaban estas locomotoras el mixto Burgos-Calatayud lo realizaba una locomotora diesel ALCO serie 2100 (U.I.C. 321) hasta enero de 1984 en el que fue sustituido por un automotor serie 592.



Santander-Mediterráneo

Señales y agujas

Las señales de vía son de la compañía inglesa Westinghouse, con semáforo y paleta, terminada esta en cola de pescado o recta, según son preventivas o de entrada. Así mismo, las agujas puestas en la vía general, tienen todas indicador de posición.



Circulaciones y horarios

Había un tren correo, Burgos-Calatayud y obviamente uno inverso. Se estableció un tren Burgos-Ciudad, pero nunca en la historia de la línea, llego a existir un tren que saliendo de Calatayud llegase a Ciudad o viceversa. Ni

siquiera era factible un trasbordo cómodo en Burgos. Otra particularidad, que acentuaba el hecho de que ambos tramos (Ciudad-Burgos y Burgos-Calatayud) no se consideraran la misma línea es que había dos kilometraciones,

ambas partiendo de Burgos, una hacia Ciudad y otra hacia Calatayud. Esto se modifico después de la guerra civil, partiendo el kilometraje desde Calatayud, con nuevos postes de hormigón unificados.

Este reportaje ha sido redactado por ThunderboltA10.

Las imágenes son del mismo autor.

F.C.
SANTANDER-MEDITERRÁNEO