

La locomotora del S-M vuelve a casa

El Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español retorna a España una de las locomotoras utilizadas en la construcción del Santander-Mediterráneo a su paso por la provincia de Soria

SORIA. La construcción de la línea ferroviaria Santander Mediterráneo, que unía la capital cántabra y Valencia atravesando Soria, fue el mayor proyecto de infraestructura realizado en la provincia. De haber sido concluido hubiera sido un motor económico de primer orden para la comarca soriana, así como para el transporte de mercancías en España. Aún castrada la iniciativa, Soria disfrutó de manera parcial la utilización del tramo que la atraviesa para mercancías y transporte de pasajeros entre localidades cercanas (Burgos y enlaces con otras líneas).

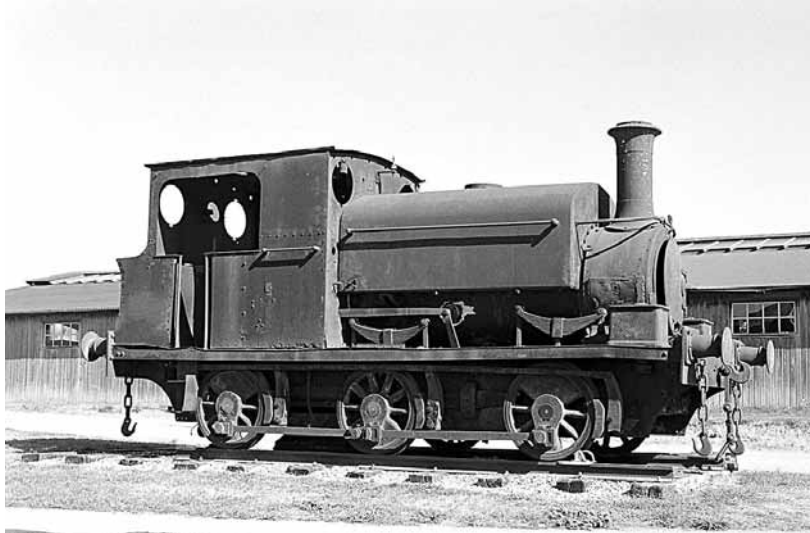
En la construcción de tan magna obra se utilizó maquinaria pesada de principios del siglo XX entre las que participaron también locomotoras para el traslado de materiales. Una de ellas, que tuvo especial incidencia entre las provincias de Burgos y Soria será recuperada para la historia de aquella infraestructura, para la que en la actualidad se están barajando nuevas utilidades. Hay que recordar que hace escasos meses que empresarios de la zona de Pinares, principalmente de la fábrica de San Leonardo Pueras Norma, están estudiando posibilidades de reapertura del tramo entre esta comarca y la capital soriana.

Por otra parte, y a petición de la Federación de Organizaciones Empresariales de Soria (FOES), el Gobierno ha accedido a la rehabilitación del tramo férreo entre la capital y el polígono de Valcorba con el objetivo de establecer una comunicación entre ambos puntos para el traslado de mercancías hacia Madrid. Finalmente, y aunque no de manera prioritaria para el Gobierno Zapatero, el proyecto de lanzadera (velocidad alta) entre Soria y Calatayud (promovida por el Gobierno Aznar) continúa en pie, si bien, el PAES preveía la declaración de impacto ambiental para 2006 y eso, evidentemente, ya no es posible si no es para dar fe de un retraso, por otra parte anunciado.

Pues bien, de aquella infraestructura, en estos momentos quedan las instalaciones fijas del trayecto inacabado, los apeaderos -en su mayor parte carcomidos por el tiempo- y maquinaria utilizada entonces, alguna de cuyas unidades tuvo que 'emigrar'. Después de la lamentable pérdida que supuso hace unos años su marcha al extranjero, una de las locomotoras que trabajaron en la construcción del malogrado ferrocarril Santander-Mediterráneo, volverá en breve a España.

La historia, que resulta ciertamente rocambolesca ya que la locomotora en cuestión estuvo mucho tiempo arrumbada en un charrero de Valladolid hasta que una institución francesa decidió comprarla y trasladarla a Francia. Allí ha pasado unos cuantos años pudiendo ser contemplada por estudiosos y público en general hasta que el Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español decidió emprender las acciones necesarias para su rescate.

Tras diversos desplazamientos a Francia y prolongadas negocia-



Locomotora ex-Santander-Mediterráneo en Francia, dispuesta para volver a España. C.E.H.F.E.



Grúa de las instalaciones de carga de madera en el apeadero de Pinar Grande. GUILLERMO FERNÁNDEZ/SM.NET

LA CIFRA

15

Es el número de apeaderos que la línea Santander-Mediterráneo tenía operativas a lo largo de la travesía de la provincia de Soria: San Leonardo, Navaleño, Pinar Grande, Cobrejas del Pinar, Abejar, Herreros, Cidones, Toledillo, Soria, Martialay, Candilichera, Cobrejas del Campo, Gómara (Almenar-Albocabe), Portillo y Torrubia.

LA FECHA

● 1-1 1985. Quedó clausurada definitivamente la línea férrea Santander-Mediterráneo.

ciones, dicha institución ha conseguido adquirir definitivamente la locomotora con la intención de retornarla de inmediato a suelo español. Se trata de una locomotora-tender de 3 ejes acoplados construida en 1914 por la conocida firma británica Manning Wardle & Co., que al iniciarse el siglo XX había construido ya unas 1500 máquinas. Esta locomotora, que lleva por número de fábrica el 1848, participó en la construcción de uno de los más ambiciosos proyectos ferroviarios de la Península; el Santander-Mediterráneo, que debía unir la capital cántabra con el levante español, atravesando la provincia de Soria.

Los trabajos para el establecimiento de este ferrocarril se iniciaron en 1925, concretamente en el tramo entre Burgos y Salas de los Infantes, por parte de la empresa constructora Anglo Spanish Construction Co. Ltd., adquiriéndose para su construcción siete locomotoras que fueron las encargadas de acarrear materiales y hacer posible el avance de las obras, según información del Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español.

Tras realizar una intensa labor en las tareas de construcción de dicha línea en el tramo que atravesaba la provincia de Soria, y una vez acabados los trabajos, la empresa constructora la enajenó, pasando a prestar sus servicios en la Azucarera de Castilla, sita en la población palentina de Venta de Baños. Allí fue numerada como Azucarera de Castilla Nº 1, presentando prolongados servicios en el removo de material y la formación de trenes que salían de aquella importante factoría azucarera, propiedad posteriormente de la actual Azucarera Ebro.

Tras la compra en Francia de la recién adquirida locomotora Nº 1, el Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español, que cuenta entre las empresas colaboradoras de sus actividades culturales a Azucarera Ebro, prepara toda la actuación logística para repatriar de inmediato esta interesante pieza de nuestro patrimonio histórico ferroviario.

ST./C.E.H.F.E.

La línea ferroviaria que nació inacabada

El Santander-Mediterráneo nació a principios del siglo XX con la intención de unir los puertos marítimos de Santander y de Valencia mediante un ferrocarril, y para dar una rápida salida marítima a las mercancías originarias de las provincias que recorre. De haberse concluido habría permitido que los barcos atracasen en Santander y descargasen la mercancía sobre ferrocarril. Este se habría encargado de transportarla hasta Valencia en cuestión de horas, frente a la semana que tarda un buque mercante en recorrer la costa. Allí, otro navío podría proseguir su ruta para llevar la carga a



su destino final. Lo mismo sería posible en sentido inverso. Además, daría una salida marítima rápida a las mercancías originarias de la Meseta. A falta de la construcción del último tramo del San-

tander-Mediterráneo, el ferrocarril de Santander a Valencia terminaba inconcluso en Ciudad de Valdeporres-Dosante. No siendo posible el cometido para el cual se construyó, la línea no era rentable. Y por si esto hubiese sido poco, los horarios de los trenes de viajeros parecían hechos ex-profeso para que nadie viajase en ellos. Así las cosas, el día primero de enero de 1985, éste quedó clausurado. Por no terminar los 60 que faltaban hasta Santander, se cerraron los más de 600 kilómetros de vía férrea hasta Caminreal, según recoge la página web del Santander-Mediterráneo.