

EL FERROCARRIL SANTANDER-MEDITERRÁNEO:
ANÁLISIS ECONÓMICO Y ESTRUCTURAL DE UN
PROYECTO TÉCNICA Y FINANCIERAMENTE INVIABLE

THE SANTANDER-MEDITERRANEAN RAILWAY:
ECONOMIC AND STRUCTURAL ANALYSIS OF A
TECHNICALLY AND FINANCIALLY UNVIABLE
PROJECT

JOSÉ MENDO MUÑOZ

Universidad Rey Juan Carlos

<https://orcid.org/0000-0002-0164-740X>

RESUMEN

Se trata de un ensayo histórico sobre un proyecto pensado en el siglo XIX y desarrollado en el XX que surgió como solución para reducir costes de transporte y el tiempo de entrega de mercancías, potenciar el minusvalorado puerto de Santander y aliviar el subdesarrollo de zonas de la España vaciada, y de cómo los inconvenientes y trabas técnicas, económicas, regionales y políticas frustraron el proyecto.

Este análisis podemos contemplarlo como la estrategia de lo que no se debió hacer si se querían lograr los objetivos de mejorar el desarrollo de extensas zonas deprimidas de nuestro país, así como obtener los efectos colaterales y sinergias que se planificaron

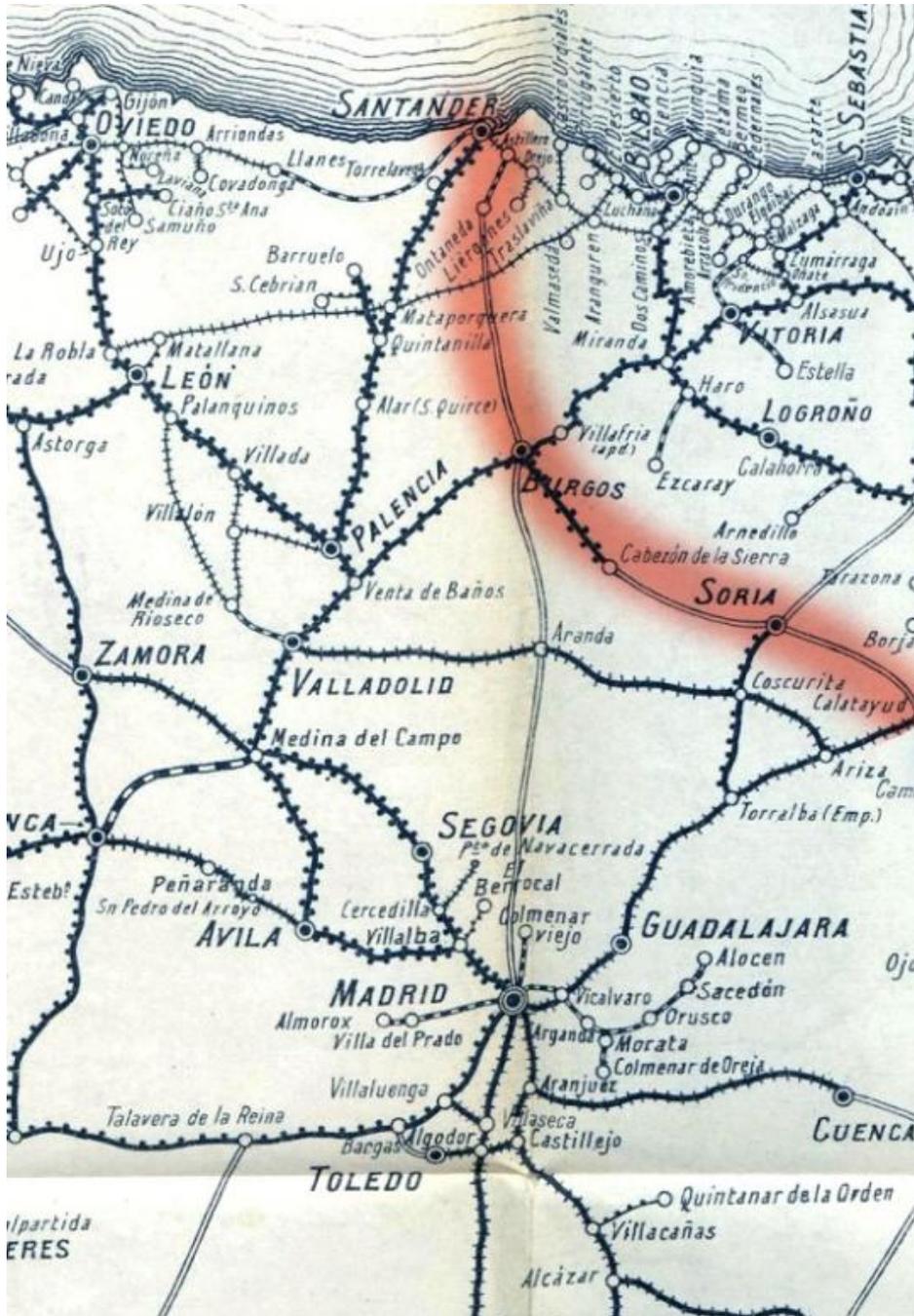
Palabras clave: ferrocarril, Santander, Mediterráneo, “Norte”, túnel, Engaña, Bilbao.

ABSTRACT

This is a historical essay on a project conceived in the 19th century and developed in the 20th that emerged as a solution to reduce transportation costs and the delivery time of goods, enhance the undervalued port of Santander and alleviate the underdevelopment of areas of the Spain emptied, and how the technical, economic, regional and political inconveniences and obstacles frustrated the project.

We can see this analysis as the strategy of what should not have been done if we wanted to achieve the objectives of improving the development of extensive depressed areas of our country, as well as obtaining the collateral effects and synergies that were planned.

Keywords: railway, Santander, Mediterranean, “Norte”, tunnel, Engaña, Bilbao. Tunnel.



En 1910, reinando Alfonso XIII y siendo presidente del Consejo de ministros, D. José Canalejas, las Diputaciones de Santander, Burgos, Soria y Zaragoza, deciden, de común acuerdo, constituir lo que hoy sería, más o menos, un “*join venture*”¹, al objeto de impulsar un proyecto nacido años atrás e inspirado por industriales y propietarios agrícolas de las cuatro provincias, así como por la alta burguesía que pasaba los veranos en balnearios y playas de la costa cantábrica santanderina. La idea era unir por ferrocarril el mar Cantábrico y el Mediterráneo (Puerto de Sagunto). Este proyecto había comenzado a gestarse a finales del siglo XIX, concretamente, en el último cuarto del siglo, aunque nunca logró su consolidación final.

Pero ¿por qué un nuevo ferrocarril cuando ese servicio era atendido por la poderosísima Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, (CCHNE), coloquialmente llamada “la Norte”? El trasfondo, que subyacía, a juicio de historiadores y economistas estudiosos del transporte por ferrocarril, no era otro que, además de realizar una nueva línea que uniese las orillas del mar Cantábrico con el Mediterráneo y transcurriese a través de provincias escasamente desarrolladas – que ya entonces comenzaban a “vaciar” y languidecer -, se acabara con el monopolio que, de facto, estaba en manos de la “Norte” con lo que esta posición dominante significaba desde el punto de vista de precios y servicios.

En 1925, durante la Dictadura del general Primo de Rivera, después de innumerables retrasos, problemas de financiación, trabas, burocráticas y políticas, comienzan las obras proyectadas que, sobre el papel, contenía una idea excelente. Se trataba, como hemos dicho, de conectar dos puertos civilizados y cómodos, Santander y Sagunto (Valencia) mediante un corredor ferroviario que transcurría por la España profunda a través de las provincias de Santander, Burgos, Soria, Zaragoza, Teruel y Valencia. El tramo Calatayud-Teruel-Sagunto, unos 300 Km. de vía ancha, ya estaba construido desde 1902 y su explotación corría a cargo de la Compañía Central de Aragón (formada por capital belga). El tramo Calatayud-Soria-Burgos-Santander, unos 366 km, había que construirlo con un desafío añadido para los ingenieros: el paso, muy complicado, de la vía ferroviaria por la cordillera cantábrica. La idea, insistimos, parecía buena en 1925, cuando empezaron las obras para conectar por tren Santander con Calatayud y, a partir de ahí, continuar por la línea Calatayud-Sagunto ya construida (Cía. Central de Aragón). Es decir, enlazar dos puertos marítimos mediante una línea que se adentraba en lo más profundo de la España interior a través de las provincias de Burgos, Soria, Zaragoza y Teruel.

¹ Asociación estratégica de carácter temporal entre dos o más empresas, – en este caso instituciones -, que mantienen su individualidad e independencia jurídica pero que actúan unidas, bajo una misma dirección y normas, para consolidar un proyecto o llevar adelante una operación comercial.

Decíamos anteriormente que uno de los propósitos del proyecto, entre otros, era dar importancia al puerto de Santander, minusvalorado en los finales del siglo XIX y comienzos del XX como puerto del norte, en contraste con otros (Gijón y, sobre todo, Bilbao). El puerto de Santander, ya a comienzos del siglo XIII había sido un importante centro comercial para la exportación de las lanas de Castilla. Era el puerto más notable que daba salida a la mayor parte de la lana procedente del *Honrado Concejo de la Mesta*, era el puerto castellano por excelencia. En menor medida también se exportaba lana por los puertos de Laredo y Bilbao. El puerto de Santander formaba parte de la importante *Hermandad de las Cuatro Villas* de Cantabria, institución cuyo origen no se conoce con exactitud (¿siglo XIII?), pero ya existía bajo el reinado de los Reyes Católicos, una entidad administrativa medieval que agrupaba las cuatro principales villas portuarias del norte del reino de Castilla (San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales), hoy todas ellas, parte de la actual Comunidad Autónoma de Cantabria. Esa *Hermandad* constituyó un grupo muy poderoso, desde el punto de vista naval y comercial, al servicio del reino de Castilla tanto, que, junto con la *Hermandad de las Marismas*, entidad que agrupaba a villas marineras vascas, frenaron la expansión de la poderosa *Liga Hanseática*, confederación de ciudades libres del mar Báltico y mar del Norte (Lübeck, su centro comercial, Brujas, Bremen, Hamburgo, Rostock, Danzig, etc.) en su intento de expansión por el Golfo de Vizcaya y Atlántico sur.

Después, el tráfico por Santander languidece, hasta que en el siglo XVIII vuelve a resurgir su economía debido a la extraordinaria situación del puerto para el transporte marítimo con Europa y América –, “*el puerto de Santander, situado en el centro de toda la costa y mares de Cantabria, es más ancho, libre de escollos y bancos, sin estrechos o gargantas a su entrada, la costa de Este a Oeste, sin corriente o cabos superficiales... le hacen no sólo de los mejores sino superior a todos los que V. M. posee en estas costas...*”, escribían las Corporaciones de Santander al Rey Carlos IV. Favoreció también el auge de la ciudad la existencia de un importante astillero civil y militar en Guarnizo y, sobre todo, al liberalizarse el comercio con las Indias, la instalación de un Consulado del Mar en la ciudad (por R. Cédula de 29 noviembre de 1785) que fue una Institución “*eficiente y fecunda impulsora del resurgir económico de La Montaña a finales del siglo XVIII y en los inicios del XIX*” aunque la profesora Margarita Serna² de la Universidad de Cantabria nos muestra hoy sus dudas sobre esa aparente eficacia institucional.

El competidor marítimo de Santander, el puerto de Bilbao, no tuvo un papel protagonista hasta el último tercio del siglo XIX, concretamente hasta 1876 (Plan

² SERNA VALLEJO, Margarita. “*Luces y sombras en torno al Real Consulado de Mar y Tierra de Santander*”. “*Altamira*”. Revista del Centro de Estudios Montañeses. Núm. 69, Santander, 2006. Pág. 183.

de Ensanche de Bilbao, 1876, que incluía aspectos constructivos referentes a la ría del Nervión) y a impulsos del proceso de industrialización de Bilbao como centro industrial y financiero, aunque, a juicio de estudiosos y especialistas en teorías económicas de localización de empresas, como los economistas Ramón Tamames³ y Francisco Sánchez⁴ y el ingeniero Eduardo Merello⁵, la localización de la siderurgia en el País Vasco fue inadecuada ya que la lógica económica nos indica que la industria siderúrgica tiende a hacerse en las zonas productoras de carbón de coque - Asturias, por tanto, primera zona carbonífera, hubiera sido el lugar lógico y razonable para establecer allí la localización, puesto que era la segunda zona, en importancia, de producción de hierro de España⁶ -, y, además, originaba un aumento del coste debido a la inadecuada localización. Pero no se hizo así, sino que se decidió Bilbao, en parte por existir en la zona mineral de hierro, condición necesaria pero no suficiente al faltar el carbón, y, también, por los inusuales precios bajos de fletes y carbón inglés (*“dumping”*), con lo que los barcos británicos llegaban a Bilbao cargados de carbón galés y volvían llenos de acero vizcaíno, provocando la paradoja – producto de las presiones del capital vasco al gobierno de Madrid -, de pedir protección arancelaria a sus productos siderúrgicos y, a la vez, solicitando que no se concediesen ventajas arancelarias al carbón asturiano. Por todo ello, hubo que adaptar y consolidar a la ciudad de Bilbao como sede portuaria importante y, para ello, acometer muchas y significativas obras para convertir en un puerto moderno el acceso a través de una ría con un cauce muy irregular y con obstáculos para la navegación y tráfico mercantil – Ley de Expansión de Bilbao de 1876 que afectaba también al puerto -. Sin entrar en pormenores diremos que la ría se tuvo que transformar en un canal transitable y aumentar el calado para la navegación, dado que, hasta entonces, esta característica limitaba mucho el tráfico y, consecuentemente producía rigideces en los fletes y gastos. Para la historiadora y profesora de la Universidad de Málaga, Elena Ruiz Romero⁷, el puerto de Bilbao *“se convertiría en el principal recinto por donde se exportaba el mineral de hierro, pero las condiciones del entorno hacían especialmente compleja la navegación, pues la presencia de arenas movedizas en la entrada del Abra, y otros inconvenientes en el curso de la Ría, como la estrechez del cauce y la escasez de fondo, obligaban a las embarcaciones a fondear en Olabeaga, a 4*

³ TAMAMES GÓMEZ, Ramón. *“Estructura Económica de España”*. Sdad. Estudios y Publicaciones. Madrid, 1960. Pág. 291.

⁴ SÁNCHEZ, Francisco. *“La economía siderúrgica española”*. Tomo I. CSIC. Inst. Sancho de Moncada. Madrid, 1945. Págs. 236 y sigs.

⁵ MERELLO, Eduardo. *“La Siderurgia española: pasado, presente y porvenir”*. Ed. Minería y Metalurgia. Madrid, 1943. Págs. 30 y sigs.

⁶ TAMAMES GÓMEZ, Ramón. *(Ibidem)*. Pág. 254.

⁷ RUIZ ROMERO, Elena. *“Historia económica del puerto de Bilbao”*. Ed. Ministerio de Fomento. Puertos del Estado. 2001. Pág. 7.

Km del corazón de la ciudad. De este modo, el gasto del gabarraje influía notablemente en el coste final de los artículos, comenzando a establecerse los medios oportunos, para solucionar los problemas que frenaban los intereses comerciales de la Villa”.

Cabe preguntarse, llegados a este punto y como curiosidad intelectual, al menos para el que suscribe, por qué en la segunda mitad del siglo XIX los centros neurálgicos industriales, siderúrgicos, de bienes de consumo y comerciales – y no solo hablo de la localización geoeconómica –, se instalaron y potenciaron al este del eje delimitado por el río Ebro (eje Bilbao, Zaragoza, Barcelona, aunque realmente en Zaragoza se ubicó una industria alimentaria como transformación de productos agrarios y, eso sí, se consolidó como un importante nudo ferroviario⁸), mientras el resto del país, con industrias descapitalizadas, con un grave retraso en la modernización de estructuras productivas y, también, por el mucho menor apoyo que tuvieron de los sucesivos gobiernos centrales en comparación con otras regiones, hará que sea imposible competir con el núcleo vasco y catalán, situación que se incrementa con las ayudas recibidas en esos núcleos en forma, entre otras, de la benefactora política proteccionista, - por ejemplo, al carbón británico importado por las siderurgias vascas y el famoso Decreto de 1891 aprobando un nuevo arancel proteccionista a los textiles catalanes algodóneros por presiones, tanto de La Liga Vizcaína de Productores, como del catalán Fomento de la Producción Nacional. Con estas medidas se “obliga”, por ejemplo, a los españoles de Cuba, Puerto Rico y Filipinas a vestir textiles catalanes, aun pudiendo importar textiles más baratos y cercanos (del Estado de Louisiana, por ejemplo) por lo que hay una protesta generalizada y malestar en estas provincias por este motivo y por los negocios derivados del esclavismo, cuya sede organizativa y financiera está en Barcelona⁹. Esta situación de favorecer a las Vascongadas y a Cataluña se mantiene durante el siglo XX, incluso en el periodo autárquico franquista (1939-1959), con la localización por parte del INI y del gobierno de Franco de innumerables empresas dentro de la zona comentada. Cuando en 1959 comienzan a soplar nuevos aires económicos y la economía franquista es dirigida por un nuevo equipo rector vinculado a un conocido Instituto Religioso, se aprueba el arancel de 1960, fuertemente proteccionista, pero con un proteccionismo excesivo en algunos sectores¹⁰ (lo que con la terminología gubernamental de hoy día denominaríamos “asimétrico”). No es este artículo lugar para profundizar más sobre este tema, del

⁸ PINILLA NAVARRO, Vicente. “*La economía aragonesa a mediados del siglo XIX*”. Diputación Provincial de Zaragoza. Institución “Fernando el Católico”. Zaragoza, 1989. Pág. 198.

⁹ Ver el libro de RODRIGO Y ALHARILLA, Martín y CHAVIANO Lisbeth (Coordinadores) “*Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (XVI - XIX)*”, Ed. Icaria.

¹⁰ TAMAMES GÓMEZ, Ramón. (*Ibidem*). Págs. 478 y sigs.

que, seguramente, habría materia de sobra para investigar a fondo esta curiosidad intelectual e histórica.

Pero, volviendo al tema de nuestro ferrocarril, diremos que la situación comercial y la estructura de los transportes en las zonas a las que iba a afectar el proyecto ferroviario Santander-Mediterráneo en esas comarcas, estaba dominado (prácticamente en régimen de monopolio) por la ya mencionada poderosa Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, que agrupaba gran parte de las líneas ferroviarias de la España septentrional, noroeste y Levante. Por otro lado, las tarifas de viajeros y mercancías que aplicaba la Norte eran caras y con servicios muy deficientes. Merece la pena, antes de describir el proyecto del trazado Santander-Mediterráneo y sus vicisitudes, detenernos brevemente, describiendo qué era y lo que representaba esta importante e influyente compañía de ferrocarriles.

La CCHNE había sido fundada en 1858 y existió hasta 1941, absorbida por la empresa estatal RENFE, ya en el régimen franquista. Surge con motivo de la concesión, por parte del Gobierno, de la construcción y explotación de la línea Madrid-Irún-Hendaya, para unir la capital española con la frontera francesa. Por otro lado, y con motivo de la expansión siderúrgica vasca (creación de Hornos de Sta. Ana de Bolueta y, posteriormente, Altos Hornos de Vizcaya) y las presiones de la Diputación de Vizcaya y Ayuntamiento y Junta de Comercio de Bilbao ante el gobierno español, se autoriza que la línea Madrid-Irún se establecería en tres tramos:

- Madrid-Ávila-Medina del Campo-Valladolid.
- Valladolid-Burgos.
- Burgos-Miranda de Ebro-Bilbao-San Sebastián-Irún.

Para la financiación del proyecto, el gobierno de Espartero-O'Donnell, promulga la "Ley Gral. de los Caminos de Hierro" (en 1885) autorizando la entrada de capital extranjero para financiar los proyectos ferroviarios. De esta forma el proyecto se financiaría por capital aportado por los banqueros judíos Pereire, el Crédito Mobiliario español (sociedad francesa), Crédito Mobiliario francés (francesa) y la Sdad. General Belga. En síntesis, la "Norte", con mayoría de capital extranjero, arranca su andadura con el ferrocarril Madrid-Irún y, seguidamente, se les concede la construcción y explotación de la línea Venta de Baños-Alar del Rey-Santander. En 1878 la compañía se hace con la línea Zaragoza-Pamplona-Barcelona. En 1880 adquirió la Compañía de FF. CC de Asturias-Galicia y León. En 1884, adquirió la Compañía del Ferrocarril de Lérida, Reus y Tarragona, lo que aumenta su poder en la región catalana. En 1891 se anexiona la Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona (AVT), con lo que controla las rutas que iban a Tarragona, Valencia, Almansa y Gandía. En 1892 se anexiona

na la Compañía de los Caminos de Hierro del Este de España, y la línea Valencia-Utiel que esta poseía. Esta última adquisición sería el final de la expansión de la compañía.

En 1918, la “Norte”, que había apostado por la electrificación, consigue del ministro de Fomento, Cambó, una ley que les autoriza a electrificar las rampas del puerto de Pajares en una extensión de 62 Km. (de Ujo a Busdongo). Se le adjudica la obra a la empresa norteamericana “*General Electric Company*” y se terminan las obras en 1925. Esto supone un éxito para la compañía y un ejemplo, por lo que se comienzan a electrificar tramos distintos en toda España.

En paralelo, el capital de la CCHNE, en los años veinte, ya está en manos españolas. Entre el Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya y Banco Urquijo poseen un 25,30%, pero, además, un grupo de personajes importantes del País Vasco integrados en las finanzas, los ferrocarriles, compañías navieras e industriales, como por ejemplo Ramón Sota y Abusto, José J. Ampuero, Julio Arteche, Domingo Epalza, J. Luis Oriol, etc., que, a su vez, forman parte de los consejos de administración de los tres bancos mencionados, poseen alrededor del 20% del capital de la “Norte”. Se da la circunstancia de que algunos de ellos, también son personajes importantes de la política – el empresario José Ampuero, consejero del Banco de Bilbao, de Altos Hornos de Vizcaya y del ferrocarril “Norte” es cercano a las tesis nacionalistas de Vázquez de Mella; Julio Arteche, consejero de la “Norte”, de la Cía. Marítima del Nervión, de la Papelera Española, del Banco de España, presidente vitalicio del Banco de Bilbao, presidente de Nitratos de Castilla y de Iberduero, vicepresidente de la Cía. Telefónica Nal. de España y, años después, de la SEAT, y persona importante en la Liga monárquica de Vizcaya, Domingo Epalza (*Txomin Epalza*) militante del PNV, consejero del Banco de Bilbao y vicepresidente de la “Norte”, J. Luis Oriol, casado con una Urquijo, además de presidente de Hidrola, de Electra Madrileña, de Electra Valenciana, accionista de la “Norte” y presidente de la Compañía Talgo, pertenecía al partido maurista y, posteriormente, a la Comunión Tradicionalista de Álava, etc., etc. –. Es decir, hay un entramado empresarial-político-financiero-clientelar con toques de nacionalismo vasco en la Compañía, con buenos contactos con Madrid y la familia real, – el monarca es accionista de diferentes compañías de ferrocarriles por un montante de 7.817.000 pts. (de la época), desde 1902 a 1931¹¹ -, que van a mirar con no muy buenos ojos el proyecto de una nueva empresa que pretende buscar corredores ferroviarios alternativos y distintos a los controlados por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

¹¹ GORTÁZAR. Guillermo. “*Alfonso XIII, hombre de negocios*”. Alianza editorial. Madrid, 1986. Pág. 122.

Todavía, en esos años (1926) la “Norte” adquiere la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón (línea Calatayud-Sagunto, imprescindible para la conexión Santander-Sagunto) a los accionistas belgas propietarios de la compañía, tras lo cual esta se convirtió en una filial de la “Norte” e, insistimos, es la compañía que explotaba el tramo Calatayud-Sagunto), esencial para la culminación del proyecto Santander-Mediterráneo. En estos momentos la “Norte” es la principal empresa ferroviaria de España, controlando una gran red que abarcaba el Norte y Este del país. En 1941, año en que la nueva compañía estatal Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE, expropia las líneas ferroviarias de ancho normal de España, la plantilla de la “Norte” ascendía a unas 40.000 personas, si bien a partir de 1939, como a todos los funcionarios públicos y empleados de empresas concesionarias de servicios públicos, se somete al personal a masivos procesos de depuración, con lo que son separados del servicio 4.691 empleados por adoptar “acciones y actitudes contrarias al Glorioso Alzamiento”.

Estratégicamente, la compañía controlaba todos los accesos ferroviarios a los grandes puertos del Cantábrico: Gijón, Santander, Bilbao y Pasajes, y del Mediterráneo: Valencia, Sagunto Reus, Tarragona y Barcelona. Tenía una cifra muy considerable de trabajadores y, en consecuencia, unos sindicatos potentes. La Dictadura de Primo de Rivera concedió muchos beneficios y subvenciones a las compañías de ferrocarriles mediante el Estatuto Ferroviario de 1924. Con la II República las ayudas desaparecieron debido, por un lado, a la grave crisis económica originada por el “*crack*” de Wall Street, que afectó a las economías europeas, y, por otro, por la política económica llevada a cabo por la República. A pesar de la crisis generalizada de los ferrocarriles españoles, la “Norte” mantuvo su independencia y relativa estabilidad financiera.

Retomando nuevamente el proceso de la construcción del ferrocarril que da título a esta ponencia, nos situamos en 1925, cuando dan comienzo los trabajos del tramo no construido, Calatayud-Ontaneda, pues ya existía una línea de vía estrecha Ontaneda-Astillero-Santander desde 1902. El proyecto recibió un definitivo impulso debido a dos circunstancias. Una, con el golpe militar del general Primo de Rivera, se impulsaron las grandes obras públicas y, dos, la I Guerra Mundial puso de manifiesto el interés estratégico-militar de los ferrocarriles, considerando el Ministerio de la Guerra que la línea Santander-Sagunto tenía un especial interés estratégico. De paso, se decidió que el viejo tramo Ontaneda-Astillero-Santander se reconvertiría a la vía ancha (1,66 m.) en lugar de la vía estrecha (1,00 m.). No obstante, el principal problema que llevó años de proyectos, alternativas, diseños equivocados y cientos de informes y dictámenes fue el escollo mayor del trazado: por dónde trazar (y salvar) la cordillera cantábrica en el trayecto de Burgos a Cantabria.

Al final se tomó la decisión de que el ferrocarril, desde Burgos, llegara al apeadero Ciudad-Dosante, situado en Valdeporres, en las Merindades de Burgos. Y desde ahí se acometería una obra faraónica, un túnel de 7 km – el más largo de España, salvo el de Somport -, llamado túnel de La Engaña, que desembocaría en el municipio cántabro de Vega de Pas para enlazar con el pequeño tramo de Ontaneda-Astillero-Santander. En 1925 se inician las obras y en 1930 se inaugura la línea desde Calatayud, pasando por Soria, Burgos hasta el último apeadero del tendido, Ciudad-Dosante. Solo falta acometer la construcción del túnel de la Engaña y enlazar con la capital, Santander. Para entonces, aparecen problemas de financiación en los inversores ingleses que estaban detrás del proyecto del ferrocarril, - una característica de la estructura ferroviaria española: inversiones estratégicas e importantes para la seguridad nacional, como son los ferrocarriles, en manos de accionistas y capital extranjero -. Por otro lado, nuevos dictámenes y cambios en el proyecto aconsejaron abandonar el enlace con el viejo tramo Ontaneda-Astillero-Santander y, una vez abierto el túnel de La Engaña la línea férrea marcharía directamente al puerto de Santander. Surgen, como hemos dicho, problemas de financiación y se acepta que la compañía no puede hacerse cargo de la construcción del túnel, comprometiéndose el Estado a su construcción. Durante los siguientes seis años no se acomete obra alguna y, ya, situados en 1936, con el comienzo de la guerra civil, evidentemente las prioridades del Estado republicano son otras.

En 1941, el ferrocarril Santander-Mediterráneo queda incluido en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE. Los informes relativos a la continuidad o no del ferrocarril, son negativos: la línea no va a cubrir un porcentaje exigido de los gastos de explotación. Pero aparece un componente político y es que la ciudad de Santander queda parcialmente destruida por un incendio el 15 y 16 de febrero de 1941 y el proyecto se retoma (apertura del túnel de La Engaña) mediante una decisión del titular del Ministerio de Obras Públicas franquista, Alfonso Peña Boeuf, como una especie de compensación por los efectos devastadores del incendio que asoló la ciudad.

El nuevo estado franquista ve con buenos ojos terminar la línea y comienza a horadar las dos bocas (la burgalesa y la cántabra) del túnel de la Engaña. Para ello utiliza dos contingentes de presos y represaliados por el régimen, una para cada boca del túnel, pero las obras van muy lentas por el problema que aqueja a toda la economía nacional en los años cuarenta: materiales de muy baja calidad para la construcción de bóvedas, cemento deficiente y maquinaria casi inexistente, por lo que el avance en la roca se hace a base de explosivos y picadores, además de la falta de seguridad laboral, que hace que los accidentes abunden y se den muchos casos de silicosis, la temida enfermedad de las minas y de la construcción de tú-

neles. En 1952 se rescinde el contrato con la empresa que se adjudicó la obra, “*Sociedad Anónima Ferrocarriles y Construcciones ABC*”, y se contrata a otra, “*Portolés y Cía.*” Esta última, utilizando maquinaria más moderna, termina la obra del túnel en mayo de 1959.

Pero en esas fechas, ya se había iniciado un golpe de timón en la economía española. Demostrado el fracaso del modelo autárquico e intervencionista del franquismo, se hace cargo de la dirección económica del Estado un grupo de economistas y técnicos, pertenecientes al Opus Dei, que, de inmediato y para preparar una serie de directrices (Planes de Desarrollo) acometen un Plan de Estabilización (bajo la dirección y consejos de dos economistas y profesores prestigiosos: Juan Sarda Dexeus y Enrique Fuentes Quintana, catedráticos ambos de “*Sistema Fiscal*” en la Universidad de Barcelona y de “*Hacienda Pública*” en la Universidad Complutense, respectivamente)¹² que va a limitar de forma drástica el gasto público, por lo que las obras finales del ferrocarril Santander-Mediterráneo se suspenden. Existe, además, en 1962, un Informe del Banco Mundial que aconseja paralizar la obra y cerrar la línea al ser deficitaria, opinión que ampara y sustenta la decisión gubernamental de 1959. Sin embargo, durante los años sesenta y setenta otros Informes aconsejan terminar la poca obra que quedaba por finalizar – solo 35 km -, pero no se hace nada. A la vista de que desde los años cincuenta a los setenta, las zonas que presumiblemente tenían que haberse visto favorecidas por el ferrocarril habían sufrido un “vaciamiento” de industrias y personas con una emigración masiva hacia el País Vasco, la RENFE decide no culminar las obras. El cambio de régimen a la muerte del general Franco no hace cambiar el criterio y es, ya con un gobierno socialista, en 1985, cuando el entonces ministro de Transportes el socialista Enrique Barón, decide no explotar una línea ferroviaria deficitaria, por lo que al encontrarse la compañía en esa situación la línea se clausura y desmantela.

Todavía, en 1988, la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo recomienda terminar el ferrocarril, pero, en opinión del profesor Rafael Barquín¹³, es probable que las ideas del momento eran las de no explotar una línea ferroviaria si no existía una adecuada demanda y si no se cubrían, al menos, el 23% del coste de explotación.

Llegados a este punto, es hora de establecer algunas conclusiones respecto a este frustrado proyecto ferroviario. Para los investigadores Luis Santos y José L.

¹² Ver MENDO MUÑOZ, José. “La España de la posguerra: una visión a través del cine. 1939-1959”). Una aproximación cinematográfica al conocimiento de la sociedad del primer franquismo. Ed. Fundación Universitaria Española. Madrid, 2021. Págs. 30 y sigs.

¹³ BARQUÍN GIL, Rafael. “El corredor transversal Santander-Mediterráneo”. Págs. 161-178, en “FF.CC en las comarcas valencianas. El camp de Morvedre”. Coord. AGUILAR CIVERA, Inmaculada. Ed. Generalitat Valenciana. 2012

Lalana de la Universidad de Valladolid¹⁴, el proyecto, interesante en su génesis, fue iniciado “*por instituciones locales (diputaciones provinciales y cámaras de comercio e industria) y protagonizados por intermediarios financieros, farsantes capitalistas y conseguidores de diversa ralea. La estrategia territorial subyacente, desde la óptica de las autoridades locales de Burgos y Santander, es la de contrarrestar los efectos de las líneas férreas construidas hasta el momento. En el caso de la compañía “Norte”, por el, a su juicio, excesivo poder en relación con las comunicaciones con el Cantábrico, favoreciendo a unos puertos frente a otros*”. Ambos investigadores opinan que el intento de constituirse Burgos en un papel director respecto al espacio ferroviario provincial encuentra un complemento perfecto en las autoridades de Santander para potenciar y aumentar la competitividad de su minusvalorado puerto comercial, romper el monopolio de la “Norte” y obtener mejores tarifas ferroviarias para sus productos. Pero, a pesar de que entraron en servicio algunos tramos de Calatayud a Ciudad-Dosante, la realidad es que el enlace con Santander y su puerto nunca tuvo lugar, pese a los escasos 35 km para culminar el trazado en un subtramo que construyó 32 estaciones, 9 apeaderos y un túnel, el de La Engaña (Valdeporres-Vega de Pas), considerado el de más longitud de todo el trazado ferroviario español en esas fechas. No obstante, todos esos tramos en funcionamiento siempre fueron deficitarios, en contraste con los enormes gastos en infraestructuras de la línea. A mayor abundamiento, la coordinación con el otro subtramo, Calatayud-Sagunto, para el trasvase de viajeros y mercancías con destino a Teruel y Valencia, subtramo explotado por la Cía, Central de Aragón, nunca llegó a consolidarse, máxime cuando en 1926, esa línea es adquirida por el competidor principal de la *Santander-Mediterráneo*, es decir por la “Norte”.

Por otro lado, el modelo de transporte de mercancías a partir de los años sesenta, apoyado por el Estado, fue el transporte por carretera como consecuencia, por un lado, de los asequibles precios del petróleo, y, por otro, del inicio del despegue del parque automovilístico con la creación de empresas fabricantes de transportes pesados (camiones). Esto contribuyó, sin duda, a la disminución de la demanda del transporte por ferrocarril.

Otro problema que acompañó al ferrocarril durante su dilatada construcción fueron los inconvenientes, presiones y retrasos, tanto de tipo administrativo como político que bloqueaban el avance del ferrocarril, especialmente determinadas fuerzas institucionales, mayoritariamente ubicadas en el País Vasco – al fin y al cabo era hacer la competencia a “su” compañía de ferrocarriles que controlaba los

¹⁴ SANTOS, Luis y GANGES, José L. Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid. Actas V Congreso Historia Ferroviaria. Palma de Mallorca, 14-16 octubre 2009. Págs. 10-22.

puertos del Cantábrico y cuya masa accionarial estaba formada, en su mayor parte, por capital vasco. Y si la estrategia empresarial no fuese suficiente para cortocircuitar la construcción y explotación del ferrocarril Santander-Mediterráneo, quedaba el componente político. Como muestra de ello, el profesor Juan Velarde, en su obra *“Política económica de la Dictadura”*¹⁵ afirma que *“el famosísimo asunto Santander-Mediterráneo estaba ligado a “enojosas cuestiones políticas”*. Profundizando sobre este hecho, el historiador Pedro Fernández Díaz-Sarabia¹⁶, justifica y aclara la expresión del profesor Velarde, *“enojosas cuestiones políticas”*, ya que, en diciembre de 1935, en el Congreso de los Diputados, tuvo lugar una tormentosa discusión política entre el diputado D. José Calvo Sotelo, ex ministro de Hacienda con la Dictadura de Primo de Rivera y diputados del Partido Nacionalista Vasco, PNV, sobre el tema del ferrocarril Santander-Mediterráneo y, concretamente, respecto a la adquisición por parte de la Cía. de los Caminos de Hierro del Norte de España de la línea ferroviaria Calatayud-Sagunto para, de esta forma, erosionar la conexión fundamental para la *“Santander-Sagunto”* a partir de Calatayud. Hechos que causaron indignación en Santander y que calificaron como intentos de la “Norte” de “taponar” el tráfico de la nueva línea, como finalmente consiguieron.

Cerrando el tema respecto a los problemas, retrasos, y campañas que las fuerzas vivas económicas, administrativas, políticas e incluso en medios de comunicación de Vizcaya, se manifestaron para impedir el desarrollo del FF. CC Santander-Bilbao en los años veinte, hemos extraído unas notas aclaratorias de un trabajo de la historiadora y profesora de la Universidad del País Vasco, Olga Macías Muñoz¹⁷ que nos ilustran sobre esta faceta y nos explican, en parte, el fracaso del proyecto. Además de la falta de financiación adecuada para las obras, “este proyecto no cuajó por haber fallado la Compañía y las entidades locales al no conseguir el capital necesario para abordar las obras ..., se atacó el crédito de la Compañía Santander-Mediterráneo al realizarse una investigación judicial sobre las acciones de la Compañía, lo que condujo a que al terminar la Compañía su primer trozo y desear negociar en una emisión al público el primer aval, ningún banco español se prestó a ello, por lo que hubo de hacer uso de su crédito en el extranjero ... la Compañía del Norte, compró el Ferrocarril Central de Aragón,

¹⁵ VELARDE FUERTES, Juan. *“Política Económica de la Dictadura”*. Guadiana. Madrid, 1973. Pág. 124.

¹⁶ FERNÁNDEZ DÍAZ-SARABIA, Pedro. *“Tres Opas en época del Directorio Militar”*. Ponencia presentada en el IV Congreso de Historia del Ferrocarril, Málaga, septiembre 2006. Junta Andalucía. Consejería Obras y Tptes. Pág. 13.

¹⁷ MACÍAS MUÑOZ, Olga. *“El eje ferroviario Bilbao-Mediterráneo: la conexión de dos modelos económicos complementarios”*. Ponencia presentada en el IV Congreso de Historia del Ferrocarril, Málaga, septiembre 2006. Junta Andalucía. Consejería de Obras y Tptes. Pág. 21.

continuación natural del de Calatayud a Valencia y así descoordinar la línea..., una campaña virulenta del diario “El Sol”, periódico de raíces bilbaínas [fundado por Nicolás Urgoiti, vasco de adopción y dueño de la oligopolista Papelera Española con sede en Bilbao] ... cuyo redactor técnico pasaba poco después a un destacado puesto en la Compañía del Norte ... oposición del Ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, bilbaíno, a la construcción del último tramo de la línea, [boca norte del túnel de la Engaña hasta Astillero-Santander] a pesar de la política de apoyo a las obras ferroviarias de urgente construcción y a los enlaces ferroviarios de Madrid, Barcelona y Bilbao”. Todos estos testimonios, según la profesora Macías, apuntaban a la oposición del grupo inversionista vinculado con la Compañía del Norte y con la banca bilbaína, que veía peligrar el monopolio que tenía establecido del transporte del interior de la península con el puerto de Bilbao, al amparo de unas tarifas menores que las aplicadas a los transportes con el puerto de Santander. Para confirmar esos intereses empresariales de la ferroviaria compañía del Norte, efectivamente defendidos entusiásticamente durante diferentes periodos por el diario “El Sol”, tomaremos una muestra. En este periódico, pensado para la burguesía ilustrada, llamado el periódico de los intelectuales, con fuertes raíces vascas, colaboraban, entre otros, Ortega y Gasset, Unamuno, Ramón J. Sender, Marañón, Pérez de Ayala, Salvador de Madariaga, Manuel Aznar, etc. La muestra se refiere al ejemplar del 15 de julio de 1933, donde el editorial, que comenta la política de obras públicas que va a implantar el ministro Indalecio Prieto, dice: “el ministro de Obras Públicas que ha hecho divisa de su política de cualidades que no creemos sean las más adecuadas para hacer desde los gobiernos la felicidad humana, se empeña en obligar a la Compañía del Norte a que acometa reformas ... toda la actividad política ferroviaria es puro barullo y pura arbitrariedad ministerial, sin que exista orientación definida ...”

Para uno de los más importantes expertos en la historia del ferrocarril, el historiador y doctor en Historia, Juan José Olaizola Elordi, director del Museo Vasco del Ferrocarril, el negocio que subyacía en el proyecto de tren *Santander-Mediterráneo*, era no acabar la línea sino cobrar las elevadas subvenciones que el Estado concedía por kilómetro construido, independientemente de la dificultad de la construcción. De esta forma a la “*Anglo Spanish*”, asociada con especuladores financieros, “cazasubvenciones”, nunca le interesó acometer el costoso tramo final. Así nos lo manifiesta el Dr. Olaizola en una entrevista en la prensa cántabra¹⁸. Respecto a la identidad de los participantes en el negocio, tema en el que ha profundizado en diversas publicaciones, nos descubre que las obras se iniciaron sin saber cómo se iba a afrontar el paso por la Cordillera Cantábrica. Realmente se

¹⁸ “*Diario Montañés*” 7 diciembre 2012. Entrevista con la redactora Teresa Cobos.

conocía a la persona que estaba detrás de la “*Anglo Spanish*”, Williams Solms, célebre especulador expulsado de Francia por estafador. Sus contactos llegaron hasta la Familia Real, hecho denunciado por el ministro socialista y bilbaíno, Indalecio Prieto. Llama la atención que, en plena Dictadura, con una economía plenamente proteccionista, muchas obras las acometían empresas británicas, cuando en España ya había empresas con tecnología suficiente para afrontar este tipo de trabajos¹⁹.

También manifiesta el Dr. Olaizola que: “construir una línea como la de Santander a Burgos, Soria y Calatayud, por zonas despobladas, carentes de industria y sin grandes riquezas minerales que pudieran aportar tráfico a un ferrocarril de esta envergadura, era económicamente inviable. No debemos olvidar que, hasta la Guerra Civil, los ferrocarriles se construían y explotaban por iniciativa privada y, por tanto, debían ofrecer una mínima rentabilidad a sus accionistas, algo que difícilmente podía hacer un trazado como el del Santander-Mediterráneo.”

Respecto al desarrollo de provincias y ciudades que jalonaban su recorrido y que, ya a principios del Siglo XX languidecían con poca o nula inversión industrial y comercial, y con un desarrollo demográfico negativo, podemos concluir que con el “*Santander-Mediterráneo*” no se cumplieron las expectativas de mejoras económicas previstas – o argumentadas - como beneficios sociales o valores añadidos a la propia explotación del ferrocarril. Utilizando dos indicadores simples, el PIB por habitante a precios de mercado (índice de la media de España = 100) y la población residente, correspondiente a dos de las provincias a las que se pretendía impulsar económicamente, Soria y Teruel, comparando sus datos con los del País Vasco. Así, nos encontramos con las siguientes cifras relativas al lustro 1930-1935²⁰.

	1930	1935	
	Población	Población	Tasa Δ %
Soria	158.100	161.086	1,9
Teruel	256.605	249.513	-2,8
P. Vasco	472.590	486.981	3,0

Fuente: Julio Alcaide Inchausti y elaboración propia

Vemos, por tanto, que en lustro 1930-1935, en Soria, prácticamente la población está estancada, con un aumento vegetativo de 2.986 personas y un 1,9% de

¹⁹ “Diario Montañés” (Op. citada)

²⁰ ALCAIDE INCHAUSTI, Julio. “Evolución económica provincias siglo XX”. Fundación BBVA. Bilbao, 2003.

incremento. En Teruel, los datos son aún peores; la población disminuye en 7.092 personas con una tasa de crecimiento negativa, -2,8%. En el País Vasco, el crecimiento poblacional no es excesivo, - 14.391 personas -, debido, son duda, a la crisis económica originada por el impacto de la crisis norteamericana de octubre de 1929, que ralentiza la emigración de esas provincias interiores hacia el atractivo polo industrial vasco, pero, a pesar de un crecimiento modesto son cifras muy superiores a las de las otras dos provincias y con una tasa de crecimiento netamente superior.

Refiriéndonos ahora al PIB por habitante en su comparación con la media nacional (índice 100) podemos elaborar el cuadro siguiente referido al mismo periodo, 1930-1935.

	1930	1935	1930	1935
	PIB habit.	Población	Desv media	Desv media
Soria	92,59	93,74	-7,41	-6,26
Teruel	66,86	67,65	-33,14	-32,35
P. Vasco	146,94	146,59	46,94	46,59

Fuente: Julio Alcaide Inchausti y elaboración propia

Los datos nos indican la diferencia entre el PIB por habitante respecto a la media del país (100). Así, vemos que Soria estaba, en 1930, a 7,41 puntos de la media nacional, mejorando ligerísimamente en 1935, 6,26. Mayor distancia tenía Teruel, puesto que el PIB de sus habitantes se encontraba, en 1930, a 33,14 puntos de la media española, y con un práctico estancamiento en 1935, 32,35. El País Vasco en ese periodo, esencialmente permanece igual, si bien su PIB por habitante representa un casi 47% más que la media nacional durante el lustro, a una gran distancia de las otras dos provincias del interior. La crisis iniciada en Estados Unidos en 1929, no hay duda de que es una de las causas que origina ese estancamiento de su PIB en relación con la media de España.

Vemos que los datos comentados, lógicamente, corroboran la falta de desarrollo de esas provincias, que su situación económica no mejora significativamente al tener unas tasas de crecimiento muy modestas, consecuencia lógica, entre otras causas, por la posición de la compañía *Santander-Mediterráneo*, que fue siempre deficitaria en los tramos abiertos a partir de 1926, cuando había hecho una inversión muy costosa – en 366 kms se construyeron 32 estaciones, 4 apeaderos y 22 túneles, especialmente uno de ellos, el de La Engaña, casi siete kilómetros bajo la cordillera cantábrica, el más largo del territorio nacional, que, al margen de lo inviable del proyecto desde el punto de vista económico, su motivación corres-

pondría a una “compensación” política a la ciudad de Santander por el catastrófico incendio de 1941 -. Al final, no se culminó el trazado al paralizarse las obras a falta de 35 km. La nacionalización de los ferrocarriles por parte de la RENFE, el cierre paulatino de líneas no rentables, el Plan de Estabilización de 1957 con ajustes duros para reducir el gasto público, el nuevo modelo económico del gobierno franquista, (denominado “el gobierno tecnócrata”), arrinconando los programas autárquicos y estableciendo la prioridad del transporte por carretera, el informe del Banco Mundial avalando el cierre de líneas no rentables, y el ajuste en el sector minero, siderúrgico y ferroviario que acometen los gobiernos socialistas de los años ochenta, todo ello, insistimos, hace que en 1985 se cierre la línea, y en los años finales de los noventa comience a ser desmantelada.

Las conclusiones a que llega el profesor Barquín²¹ respecto a los motivos que hicieron inviable a la línea son varias y diversas. Intentaremos resumirlas.

- 1º) El porqué de que no llegara a buen término este ferrocarril fue un conjunto de problemas que, desde el inicio, empezaron a manifestarse. La gestación del proyecto del FF. CC. *Santander-Mediterráneo* se inicia en el último tercio del del siglo XIX, se impulsa definitivamente a partir de 1908 y las obras comienzan en 1925, en plena Dictadura del general Primo de Rivera. Treinta y cuatro años después, en 1959, los trabajos se paralizan. Quiere esto decir que el tramo Calatayud a Ciudad-Dosante, más o menos operativo, de 366 km de longitud, con la construcción del mayor túnel ferroviario de España (La Engaña, 6.974 km) se realizó a lo largo de esos 34 años, con un coste, a precios de hoy, de unos 1.700 millones de euros. Desde ese periodo inicial (1925), tuvieron lugar miles de informes y dictámenes, presiones políticas y nacionalistas, coerciones, tensiones con la compañía que monopolizaba los ferrocarriles del Norte de España, corruptelas, escándalos referentes a subvenciones con intervención de personajes poco recomendables, presiones mediáticas y campañas de prensa, choques entre las Juntas de los Puertos marítimos de Santander y Bilbao, etc., etc. Al final, se impuso el frío impacto de los números y el análisis racional sobre la existencia de pérdidas o ganancias en la explotación. También influyó el cambio en el modelo de transporte de mercancías a favor del transporte por carretera y, a la vez, un fuerte golpe de timón respecto a liquidar el modelo autárquico, tan apreciado por los dirigentes del franquismo (y por el propio Franco), y aplicar un inflexible Plan de Estabilización que suprime significativamente gastos públicos no renta-

²¹ BARQUÍN GIL, Rafael. (*Ibidem*)

bles. Por si todas estas vicisitudes no fueran bastantes, hay que añadir la falta de criterio y unanimidad respecto al ancho de la vía, pues, inicialmente, se pensó en vía estrecha (1,000 m.) para el tramo Burgos-Ciudad-Dosante, ya que el empalme con la línea Ontaneda-Astillero-Santander era también de vía estrecha, pero el tramo Calatayud-Sagunto-Valencia era de ancho ibérico (1,668 m.). Después, se pensó en este mismo ancho para el tramo Calatayud a Ciudad-Dosante. Posteriormente, algunos informes propugnaban ensanchar el recorrido Ontaneda-Astillero-Santander y reconvertirlo a vía de ancho ibérico; más tarde, se abandona la idea de ese tramo y se estudia la posibilidad de acceder directamente al puerto de Santander desde la salida del túnel de La Engaña (con el ancho nacional), ... etc., etc. En definitiva, y como hemos visto, fue un ferrocarril con multitud de incidencias, presiones y opiniones dispares, incompetencias, aderezado, también, con problemas de corrupción.

- 2º) La línea del *Santander-Mediterráneo* tuvo, de principio, 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.
- 3º) La cuestión subyacente en todo el proyecto era, fundamentalmente, proporcionar a la capital cántabra un ferrocarril independiente de la “Norte”. Con la nacionalización de todos los ferrocarriles en 1941 – aparición de la RENFE - ya no había impedimentos para cambios de tramos, ni problemas monopolísticos. No obstante, se mantuvo el proyecto original del túnel de La Engaña.
- 4º) El Plan de Estabilización franquista, el informe del Banco Mundial, los informes de organismos públicos, las frías cifras contables que mostraban la falta de rentabilidad económica y, sobre todo, insistiendo nuevamente, el cambio de modelo de transporte de mercancías, bendecido por el nuevo gobierno tecnócrata de 1959, (mejor transporte por carretera que por ferrocarril), contribuyeron a la suspensión de las obras, cuando quedaban poco más de 35 Km. para completar la línea
- 5º) Así como la explotación del subtramo Calatayud-Soria fue satisfactoria, mejorando relativamente el abandono de la desolada tierra “extrema” de Soria (la “*Estremadura soriana*”, la explotación desde Ciudad-Dosante a Soria 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. Los costes de explotación superaban ampliamente a los ingresos de explotación. 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. No obstante, 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*”. ¿Qué hubiera ocurrido si el ferrocarril se hubiese terminado? ¿Hubiera resultado rentable? Sería un buen ejercicio de historia económica-ficción, suponer, si se hubiese detenido, o no, el proceso de abandono económico en el que se sumieron esas comarcas del Sistema Ibérico.

- 6º) 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 – realmente, sólo de Calatayud a Ciudad-Dosante -. Además, se hizo un buen mantenimiento de la infraestructura. Pero con el abandono de la construcción del tramo final (desde Vega de Pas o el punto que se considerase idóneo para llegar a Santander), una vez realizado el túnel de La Engaña, desapareció el principal motivo que justificaba la inversión en el resto de la línea.

Es ineludible pensar, finalmente, qué se puede hacer hoy con un ferrocarril que ni se terminó, ni sirvió para resolver algunos problemas que aquejaban a la región cántabra (hoy Comunidad autónoma de Cantabria), ni, tampoco, a extensas zona despobladas de la meseta, con un subdesarrollo de muchos años, con unas estructuras económicas básicamente agrícolas, con un impresionante coste que hubo que realizar, con testigos mudos de una gestión ineficaz – el Túnel de la Engaña derrumbándose poco a poco, al igual que treinta y dos estaciones, apeaderos, viaductos y túneles menores -. Además, es difícil pensar cómo aprovechar este frustrado ferrocarril y lo que quede de sus infraestructuras, cuando en el modelo ferroviario de la actualidad priman las líneas de alta velocidad (AVE) pensadas para el transporte de viajeros y consolidado definitivamente el transporte por carretera, factores ambos (líneas AVE y red de autovías) que colocan a nuestra nación en la primera fila europea. Sería una tarea complicada para un historiador o para un economista dar una opinión sin conocer a fondo los problemas técnicos que habría que estudiar y resolver, temas que caen, sin duda, dentro de la competencia del mundo de la ingeniería y la tecnología.

Mientras tanto, existen iniciativas para aprovechar el trazado. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y sus antecesores, desde el año 1993 viene desarrollando el Programa de Caminos Naturales. En base a este Programa se ha

puesto en servicio la Red de Caminos Naturales de España, de casi 10.600 kilómetros, de los cuales aproximadamente 1.700 son Vías Verdes, denominación que reciben al ejecutarse sobre antiguas plataformas de ferrocarril. El Programa de Caminos Naturales entiende como prioritaria la promoción, valorización y el conocimiento de estos caminos entre la población, cuya ejecución contribuye al desarrollo socioeconómico del medio rural, reutilizando infraestructuras de transporte, vías pecuarias, o abriendo nuevas sendas, y permitiendo a la población acercarse a la naturaleza y al medio rural en general, satisfaciendo la demanda creciente del uso eco-recreativo del campo. En la tarea de promoción de las vías verdes que el Ministerio ha venido desarrollando, ha colaborado eficazmente la Fundación de los Ferrocarriles estableciendo, una vez ejecutadas las obras, acuerdos con los promotores para su difusión a nivel nacional e internacional, a través del Programa Vías Verdes.

Estos programas han establecido el denominado: " *Camino Natural Santander-Mediterráneo: tras los pasos del ferrocarril* ", como dice el Programa de Caminos naturales: " *El resultado de este sueño imposible queda patente en las infraestructuras y vestigios que aún es posible observar en aquellos tramos donde las obras llegaron a iniciar o incluso donde el ferrocarril sirvió para transportar a los escasos viajeros y mercancías que hacían uso del transporte en la zona. El denominado Camino Natural Santander-Mediterráneo recupera ahora este trazado que nunca pudo ser, desde un punto de vista ferroviario, poniéndolo de nuevo al servicio de la sociedad, aunque de otra manera, para que finalmente Cantábrico y Mediterráneo puedan estar, al fin, unidos, ofreciendo al viajero un paisaje privilegiado. Actualmente, ya están disponibles más de la mitad de los kilómetros del recorrido con los que cuenta esta ruta.*

También hay que mencionar que, de las antiguas estaciones ferroviarias de esta línea, algunas son, arquitectónicamente, muy interesantes, como, por ejemplo, la de Yera, en Cantabria, a 2,5 Km. de la localidad de Vega de Pas, estación nunca utilizada, que se encuentra construida sobre un viaducto de 32 arcos y unos 50 metros de altura, en la antigua línea ferroviaria, en medio de una montaña y muy cerca de la boca norte del Túnel de la Engaña. Otras, se encuentran muy deterioradas y se visitan con precaución, pero muchas de ellas, que están bien conservadas, son utilizadas como albergues, apartamentos rurales u hogares juveniles de verano (estaciones de Nofuentes, Oña, Trespaderne, etc.) con lo que se les ha dado un uso eminentemente turístico.

REFERENCIAS

- ALCAIDE INCHAUSTI, Julio. “Evolución económica provincias siglo XX”. Fundación BBVA. Bilbao, 2003.
- AUÑAMENDI EUSKO ENTZIKLOPEDIA. Donostia. (ENCICLOPEDIA VASCA AUÑAMENDI. San Sebastián.
- BARQUÍN GIL, Rafael. “*El corredor transversal Santander-Mediterráneo*”, en “*FF.CC en las comarcas valencianas. El camp de Morvedre*”. Coord. AGUILAR CIVERA, Inmaculada. Ed. Generalitat Valenciana. 2012.
- DIARIO “LA RAZÓN”. 5 octubre 2021. “Un centenario que no debe ser olvidado”. Artículo del catedrático Juan Velarde Fuertes.
- DIARIO “LA RAZÓN”. 30 julio 2023. “Vaciando España: ferrocarril Santander-Mediterráneo”. Artículo del historiador e ingeniero Antonio Flores Lorenzo.
- DIARIO MONTAÑÉS. 7 diciembre 2012. Entrevista del historiador Juan José Olaizola con la redactora Teresa Cobos.
- DOBESON, Kenneth. “El ferrocarril Santander-Mediterráneo”. Aldaba. Madrid, 1988.
- FERNÁNDEZ DÍAZ-SARABIA, Pedro. “*Tres Opas en época del Directorio Militar*”. Ponencia presentada en el IV Congreso de Historia del Ferrocarril, Málaga, septiembre 2006. Junta Andalucía. Consejería Obras y Tptes.
- GORTÁZAR, Guillermo. “Alfonso XIII, hombre de negocios”. Alianza editorial. Madrid, 1986.
- IRIBARNEGARAY JADO, Juan Antonio. “El movimiento comercial en el puerto de Santander desde la ordenanza de libre comercio en el siglo XVIII”. Revista de Historia J. Zurita. Diputación Zaragoza. Instituto Fernando el Católico. 1982.
- LÓPEZ-CALDERÓN BARREDA, Manuel. “El Camino de Hierro de Alar del Rey a Santander. Del Ferrocarril de Isabel II al final del monopolio de Renfe”. Edita Consejería de Cultura del Gobierno de Cantabria. 2015.
- MACÍAS MUÑOZ, Olga. “*El eje ferroviario Bilbao-Mediterráneo: la conexión de dos modelos económicos complementarios*”. Ponencia presentada en el IV Congreso de Historia del Ferrocarril, Málaga, septiembre 2006. Junta Andalucía. Consejería de Obras y Tptes.
- MENDO MUÑOZ, José. “La España de la posguerra: una visión a través del cine. 1939-1959”). Una aproximación cinematográfica al conocimiento de la sociedad del primer franquismo. Ed. Fundación Universitaria Española. Madrid, 2020.
- MERELLO, Eduardo. “La Siderurgia española: pasado, presente y porvenir”. Ed. Minería y Metalurgia. Madrid, 1943.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. “*Los ferrocarriles en España (1848-1958)*”. XVII Sesión del Congreso Internacional de Ferrocarriles. XVII Sesión. Madrid, 1959.
- MORENO LUZÓN, Javier. “Fernando siete y media: los escándalos de corrupción de Alfonso XIII”. Ponencia presentada en el Congreso “Historia de la corrupción política en la España contemporánea (siglos XIX-XXI)”, Barcelona, Universitat Autònoma de Barcelona. 14-15 de diciembre de 2017.

- PINILLA NAVARRO, Vicente. *“La economía aragonesa a mediados del siglo XIX”*. Diputación Provincial de Zaragoza. Institución “Fernando el Católico”. Zaragoza, 1989.
- POLO MURIEL, Francisco. “La depuración del personal ferroviario de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1936-1943). VI Congreso Historia Ferroviaria. Vitoria, 2012.
- RODRIGO Y ALHARILLA, Martín y CHAVIANO Lisbeth (Coordinadores) “Negros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (XVI - XIX)”, Ed. Icaria.
- RUIZ ROMERO, Elena. *“Historia económica del puerto de Bilbao”*. Ed. Ministerio de Fomento. Puertos del Estado. 2001.
- SÁNCHEZ, Francisco. *“La economía siderúrgica española”*. Tomo I. CSIC. Inst. Sancho de Moncada. Madrid, 1945. Págs. 236
- SANTOS, Luis y GANGES, José L. Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid. Actas V Congreso Historia Ferroviaria. Palma de Mallorca, 14-16 octubre 2009.
- SERNA VALLEJO, Margarita. *“Luces y sombras en torno al Real Consulado de Mar y Tierra de Santander”*. “Altamira”. Revista del Centro de Estudios Montañeses. Núm. 69, Santander, 2006.
- TAMAMES GÓMEZ, Ramón. *“Estructura Económica de España”*. Sdad. Estudios y Publicaciones. Madrid, 1960.
- TAMAMES, GÓMEZ, Ramón. “La República. La Era de Franco” (Historia de España Alfaguara. VII). Alianza Universidad. Madrid, 1974.
- TUÑÓN DE LARA, Manuel. *“La España del siglo XX”*. Vol. I y II. Ed. Laia. Barcelona, 1978.
- VIDAL OLIVARES, Javier. “La estructura de la propiedad, de la organización y la gestión de una gran empresa ferroviaria: la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, 1858-1936”. Revista de Historia Económica Año XVII, otoño-invierno 1999. N.º I.
- VELARDE FUERTES, Juan. “Política Económica de la Dictadura”. Guadiana. Madrid, 1973.
- WAIS SAN MARTÍN, Francisco. “Historia general de los Ferrocarriles españoles (1830-1941)”. Editora Nacional. Madrid, 1967.