



**VNiVERSiDAD
D SALAMANCA**

TRABAJO DE FIN DE GRADO

**GRADO EN HISTORIA
CURSO 2017/2018**

**VÍAS ABANDONADAS: PASADO,
PRESENTE Y FUTURO DE LA LÍNEA
TRANSVERSAL MONFRAGVE-ASTORGA**

NOMBRE DEL ESTUDIANTE: PABLO NOVO ESPÍNEIRA

TUTOR: LUIS ALFONSO HORTELANO MINGUEZ

MES: JUNIO AÑO: 2018

Índice

1. Introducción.....	3
2. Estado de la cuestión.....	4
3. Orígenes e inicio de explotación de la línea transversal del oeste.....	11
4. Contrato-Programa (1984-1986), cierre de líneas y oposición.....	14
5. Estado actual del trazado entre Cubillos y Guijuelo.....	17
6. Perspectivas de futuro para la línea transversal.....	22
7. Conclusiones.....	23
8. Bibliografía.....	24

Resumen

En el presente trabajo vamos a lanzar la mirada hacia atrás con el fin de construir un relato coherente en el que se conjuguen los albores, nivel de explotación y clausura de la línea Monfragüe-Astorga con el estado actual de la red y las perspectivas de futuro que esta puede tener. Para ello utilizaremos fuentes bibliográficas y prensa, las memorias de los ejercicios de la Compañía M.C.P. y del Oeste, archivos de la oposición sindical a la clausura así como fotografías de autor fruto del trabajo de campo.

Palabras Clave

Ferrocarril, Superestructura, M.C.P., Contrato-Programa, Monfragüe-Astorga.

Abstract

In the present essay, we're going to take a look back in order to build a coherent story in which the beginning, level of exploitation and closure of the Monfragüe-Astorga railway line are combined with the current state of the railway network and the perspectives of future that it may have. In order to do this, we'll use bibliographical sources and press, reports of the economical exercises of the M.C.P. y del Oeste Company, files of the union opposition to the closure as well as pictures as a result of field work trips.

Keywords

Railway, Superstructure, M.C.P., Contrato-Programa, Monfragüe-Astorga.

1. Introducción

Avanzar a lo largo de la clausurada línea transversal Monfragüe-Astorga supone dejar a un lado la Era Digital en la cual nos vemos inmersos, apartarse de la sobreestimulación informativa que caracteriza al siglo XXI para caminar a lo largo de cientos de kilómetros en los que el tiempo parece haberse detenido, permitiendo al caminante progresar sobre vestigios del pasado siglo XX.

En este trabajo se pretende acercar al lector a una cuestión de suma importancia, ya que desde el año 1985 el oeste español se ha visto amputado de una infraestructura transversal que unía algunas de sus comarcas, las integraba y organizaba en torno a sí, vertebrando una parte del territorio peninsular que actualmente figura como la única zona que no se ve incluida, de forma independiente, en las Áreas Territoriales Operativas de ADIF (Noroeste, Norte, Noreste, Este, Centro y Sur)¹.

Los objetivos principales de este trabajo serán, por lo tanto, un acercamiento a los orígenes de la línea y a su explotación en base a los distintos ejercicios económicos de la Compañía M.C.P. y del Oeste, una aproximación a la movilización sindical contra el contrato-programa de Renfe (1984-1986) y el cierre de líneas altamente deficitarias siguiendo la serie documental “Sindicalismo. Manuel Fernández Aller” localizada en el Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid, la aportación de material gráfico de primera mano sobre un tramo representativo del total de la línea siguiendo los puntos kilométricos de esta y, en último lugar, la inclusión de una perspectiva críticamente argumentada sobre el futuro de la línea transversal del oeste.

¹ Dirección General de desarrollo de negocio corporativo. Dirección de gabinete y gestión corporativa. *Declaración sobre la red 2018. Anexos: Mapas. Mapa 1.* Madrid: 2018. 517 p. Extraído de: <http://www.adif.es/es_ES/conoceradif/declaracion_de_la_red.shtml>

2. Estado de la Cuestión

Dentro de un marco general de obras que mencionan sucintamente la línea férrea Monfragüe-Astorga, debemos destacar el trabajo realizado por Juan José Ramos Vicente, ya que su obra “Palazuelo-Astorga. Una línea estratégica²”, publicada en 2013, es el único referente de carácter monográfico que disponemos acerca de nuestra línea-objeto de estudio, ya que el resto de publicaciones relativas a esta infraestructura, como veremos a continuación, incluyen información acerca de ésta dentro de un planteamiento general acerca de distintos aspectos que giran en torno al mundo del ferrocarril, mientras que la obra de Ramos lleva a cabo un estricto análisis pormenorizado de la cuestión que nos atañe.

De este modo, Ramos divide su obra en once capítulos más presentación y anexos estadísticos y fotográficos. Dentro de los capítulos, encontramos apartados destinados a narrar el proceso de construcción de la línea así como las características técnicas de esta, en los cuales se recogen los principales actores que intervinieron para poner esta infraestructura en marcha así como especificidades geográficas y geológicas de los distintos territorios que atraviesa la red, junto con las estructuras construidas para permitir el desarrollo y normal funcionamiento de la línea por el trazado elegido (puentes metálicos y de fábrica, pasos superiores e inferiores, pontones, otras obras...), además de las sucesivas (aunque deficientes y escasas) innovaciones que se fueron introduciendo progresivamente desde su puesta en marcha en 1896.

Hay que destacar, además, el amplio desarrollo que esta obra realiza respecto a las estaciones de pasajeros de la línea, definiéndolas, categorizándolas (cuatro clases más apeaderos y apartaderos) y analizando sus transformaciones a lo largo del tiempo,

² Ramos Vicente, Juan J. 2013. *Palazuelo-Astorga. Una línea estratégica*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

junto con los muelles y embarcaderos destinados a fines comerciales e industriales (relativa importancia de esta línea respecto al tránsito de convoyes de mercancías), sumándole además las instalaciones fijas que todavía hoy se pueden encontrar a lo largo del recorrido (grúas hidráulicas, básculas de pesaje, grúas fijas, depósitos de agua, barreras levadizas, puentes giratorios de vagones, señales luminosas...).

En los últimos capítulos de la obra, el autor se centra en las características de la superestructura ferroviaria, adecuadas para un trazado con importantes rampas y con un desproporcionado radio en determinadas curvas (hechos que limitaban drásticamente la velocidad de circulación, junto con la resistencia inicial de los carriles de 30 kg./m. l.), así como en el material de tracción utilizado (amplio uso de las locomotoras de vapor hasta su progresiva sustitución por automotores que mejoraban los rendimientos) tanto para el transporte de pasajeros como para el transporte de mercancías. Además, se recogen gráficos estadísticos sobre el material remolcado así como el nivel de explotación de la línea. Los dos últimos capítulos se encargan de documentar, de forma breve, el cierre de la línea y los acontecimientos que giraron en torno a éste y algunos de los accidentes más destacados que se produjeron desde su apertura hasta su clausura.

Al margen del estudio monográfico realizado por J. J. Ramos, encontramos, desde principios del siglo XX hasta nuestros días, un sinfín de obras en las que se menciona nuestra línea-objeto de estudio, en algunas solamente de pasada (mención a su existencia, ningún dato o aportación significativa) y en otras ahondando ligeramente en la cuestión, tal y como veremos a continuación.

Dentro del inmenso compendio de obras que mencionan someramente la línea Monfragüe-Astorga (y que sería imposible abarcar en un trabajo de estas características, ya que muchas de estas no aportan nada novedoso acerca de la cuestión, son tan sólo

eso, simples menciones), vamos a destacar un conjunto de obras y fuentes de información que, junto a sus autores, aportan información relevante o novedosa, y que a continuación serán brevemente citadas y desarrolladas en orden cronológico de publicación, mostrando el objetivo o líneas de investigación que estas siguen con respecto a nuestro objeto de estudio. En primer lugar y previo arranque de la línea, concretamente en el año de 1892, la Dirección General de Obras Públicas publicó su “Memoria sobre el estado de los ferrocarriles³”, en la cual se menciona nuestro objeto de estudio en relación a su próxima construcción, concretamente acerca de la expropiación de terrenos para llevar a cabo esta.

Más adelante y adentrándonos ya en la siguiente centuria, Eduardo Gallego Ramos publicó una obra titulada “Estudios y tanteos. Ferrocarriles⁴” (1915), en la cual se ve mencionada nuestra línea en relación a los balances económicos de la compañía que, en aquellas fechas, operaba sobre ésta, esta es, la M.C.P. (Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal). Hay que destacar que, a partir del año en que esta obra fue publicada, comenzó de nuevo el decaimiento económico de la M.C.P. tras haber experimentado más de una década de relativo progreso y aumento en el tráfico de mercancías en dirección a Portugal. Tres años más tarde (1918), el Ministerio de Fomento sacó a la luz una publicación denominada “Elementos para el estudio del problema ferroviario en España” que, como su nombre indica, estaba destinada a analizar los escasos rendimientos de las compañías que explotaban la red ferroviaria española de la época, entre las cuales se encontraba la M.C.P. J.J. Ramos menciona en su obra previamente citada (Ramos, 2013) el debate generado en torno a la problemática que, a partir de entonces, se comenzó a denominar de tal modo, esto es, “el problema

³ Dirección General de Obras Públicas. 1892. *Memoria sobre el estado de los ferrocarriles*. Madrid: Imprenta y Estereotípa de M. Rivadenegra.

⁴ Gallego Ramos, Eduardo. 1915. *Estudios y tanteos. Ferrocarriles*. Madrid: Estudio Tipográfico de A. Marzo.

ferroviario español”. Veintidós años después (1940) y un año antes de la creación de la ya extinta RENFE, la Junta Superior de Ferrocarriles y, continuando la dinámica de debate en torno al “problema ferroviario”, lanzó una publicación denominada “Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario⁵” entre las cuales, de nuevo, se encontraba nuestra línea Monfragüe-Astorga. Se trataba, entre otras cosas, de un compendio de información estadística que pretendía configurar de forma nítida las causas históricas de los ya mencionados escasos rendimientos de las compañías ferroviarias, a lo cual se sumaba el estado de la red y del parque ferroviario tras la Guerra Civil.

Avanzando hasta el año 1967, encontramos la obra “Geografía de España y Portugal⁶”, de Hermann Lautensach. La línea Monfragüe-Astorga aparece aquí mencionada respecto a su funcionalidad como medio de transporte transversal sustitutorio de las cañadas zamorana y leonesa a la hora de trasladar rebaños trashumantes, cuestión que aparece mencionada en otra obra del año 2001 y que mencionaremos a su tiempo.

Adentrándonos en la década de los setenta, encontramos tres obras reseñables en las cuales aparece mencionado nuestro objeto de estudio. La primera, del año 1973, es “Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX⁷”, de Aníbal Casares Alonso. En ella se menciona la línea Monfragüe-Astorga en relación a sus orígenes, esto es, se da una contextualización de la misma en torno a los intereses de la M.C.P. para su explotación. En segundo lugar y un año más tarde (1974),

⁵ Junta Superior de Ferrocarriles. 1940. *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*. Vol. 2. Madrid: Gráficas Reunidas.

⁶ Lautensach, Hermann. 1967. *Geografía de España y Portugal*. Barcelona: Editorial Vicens-Vives.

⁷ Casares Alonso, Aníbal. 1973. *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Madrid: Escuela Nacional de Administración Pública.

Francisco Wais publicaba su “Historia de los ferrocarriles españoles⁸”. En ella y tal y como su nombre indica, se da una breve explicación de los orígenes de nuestra línea-objeto de estudio. Por último, en 1978, veía la luz la obra “Los ferrocarriles en España. 1844-1943⁹” de Miguel Artola. En su apartado relacionado con el Oeste, aparece citada nuestra línea, una vez más, una simple mención que no trasciende más allá.

De finales de la década de los setenta hasta finales de la centuria, destacamos la publicación de tres obras en las cuales aparece tratado nuestro objeto de estudio. En el año de 1987, Rosario Pedrosa Sanz publicaba su obra “Capital extranjero en la industria de Castilla y León¹⁰”. En ella se habla de la creación de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste en 1928, la cual integraba las líneas operadas por la Compañía M.C.P. y del Oeste. Por otro lado, en el año de 1993 fue publicada la obra monográfica “Primer Congreso de Historia de Zamora¹¹” por el I.E.Z “Florián de Ocampo”, un compendio que abarcaba distintos ámbitos temporales. Nos interesa destacar su cuarto volumen, ya que es en este dónde aparece mencionada la línea Monfragüe-Astorga en relación al establecimiento de la red de comunicaciones de la provincia de Zamora, como un eje más que integraba esta. En tercer lugar, encontramos, en el año de 1998, la obra titulada “150 años de historia de los ferrocarriles españoles¹²”, coordinada por Francisco Comín Comín. Nuestro objeto de estudio aparece aquí integrado en una esfera general relacionada con su compañía explotadora, la M.C.P., de la cual se narran sus ingresos de explotación y tráficos de mercancías, entre otra serie de breves menciones, junto con otros apartados en los que se narran distintos períodos históricos de la línea.

⁸ Wais, Francisco. 1974. *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Editorial Nacional.

⁹ Artola Gallego, Miguel. 1978. *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Servicio de estudios del Banco de España.

¹⁰ Pedrosa Sanz, Rosario. 1987. *Capital extranjero en la industria de Castilla y León*. Valladolid: Universidad de Valladolid: Secretariado de Publicaciones.

¹¹ Calderón, Basilio. 1993. “La deficiente infraestructura de transportes: Uno de los factores condicionantes del desarrollo y marginación de la provincia de Zamora en el siglo XIX”, en I.E.Z. Florián de Ocampo, *Primer Congreso de Historia de Zamora. Tomo 4*. pp.456/457. Zamora: I.E.Z. “Florián de Ocampo.”

¹² Comín, Francisco (coord.). 1998. *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Por último, conviene destacar una serie de obras publicadas en nuestra actual centuria y era, de nuevo citadas en orden cronológico. En primer lugar, en el año 2001, Manuel Rodríguez Pascual publicaba su obra “La trashumancia, cultura, cañadas y viajes¹³”, en la cual se aborda, una vez más, el cambio revolucionario que supuso el ferrocarril a lo largo del siglo XX como herramienta sustitutoria de las cañadas a la hora de transportar rebaños trashumantes a lo largo del eje geográfico del oeste español, y el papel que jugó la línea Monfragüe-Astorga en esa transformación, algo que ya había tratado Hermann Lautensach en su obra precedente (Lautensach, 1967). En segundo lugar, en el año 2005, fue publicada la obra “Historia de los poblados ferroviarios de España¹⁴”, por parte de Domingo Cuellar Villar, Francisco Polo Muriel y Miguel Jiménez Vega. Nos interesa destacar, aquí, la parte destinada al poblado ferroviario de Palazuelo-Empalme (fundado ex-novo tras la llegada del ferrocarril), perteneciente actualmente al término municipal de Malpartida de Plasencia, ya que Ramos utiliza los aportes de esta obra para incluirlos en la suya (Ramos, 2013). Del mismo modo, Ramos utiliza las aportaciones de la obra “Locomotoras de la compañía del Oeste¹⁵”, de Fernando Fernández Sáez (2011) para construir su capítulo relacionado con las locomotoras utilizadas para la tracción en nuestra línea-objeto de estudio (Ramos, 2013).

Merece la pena, también, citar aquí un trabajo de divulgación elaborado durante el curso académico 2012/2013, denominado “Consideraciones históricas, comerciales y demográficas del cierre de la Ruta de la Plata¹⁶”, por el alumno Mario Hernández García, estudiante del grado en Administración y Dirección de Empresas de la

¹³ Rodríguez, Manuel. 2001. *La trashumancia, cultura, cañadas y viajes*. León: Edileasa.

¹⁴ Cuellar Domingo; Polo, Francisco; Jiménez, Miguel. *Historia de los poblados ferroviarios de España*. 2005. Madrid: Fundación de los ferrocarriles Españoles.

¹⁵ Fernández, Fernando; Reder, Gustavo. 2011. *Locomotoras de la Compañía del Oeste*. Madrid: Revistas Profesionales S.L.

¹⁶ Hernández, Mario. 2013. “Consideraciones históricas, comerciales y demográficas del cierre de la Ruta de la Plata”. Tutor: Juan José Lanero Fernández. Universidad de León.

Universidad de León, y cuya tutela corrió a cargo del profesor Juan José Lanero Fernández. Este trabajo aborda nuestro objeto de estudio desde una perspectiva económica, incidiendo tanto en el nacimiento de la línea, en su cierre como en las posibilidades y reivindicaciones sobre la reapertura que han estado o están encima de la mesa, centrándose especialmente en la consideración de un eje atlántico del oeste con una importante potencialidad para el tráfico de mercancías que una los principales puertos del norte y del sur peninsulares.

Dos años más tarde (2015), Enrique García Catalán publicó su obra “Urbanismo de Salamanca en el siglo XIX¹⁷”, en la cual se ofrecen una serie de pinceladas de interés respecto a nuestra línea-objeto de estudio para con la ciudad de Salamanca, esto es, la presencia en la capital charra de los talleres generales para la construcción de la dicha, así como el impacto que tuvo la línea en el urbanismo de la ciudad a lo largo de su transcurso a través de esta. Un año más adelante (2016), el mismo autor publicó otra obra denominada “Una ciudad histórica frente a los retos del urbanismo moderno: Salamanca en el siglo XIX¹⁸”, en la cual se recogen las mismas menciones a la línea que en la obra del año anterior (García, 2015).

La última obra que conviene mencionar es el “Atlas ilustrado. Historia del ferrocarril en España¹⁹” (2017), coordinado por Mar Piquer. Resulta interesante ver cómo en una obra que se dice de la historia del ferrocarril en nuestro país no contenga prácticamente menciones a una línea transversal que, a pesar de no haber alcanzado nunca grandes rendimientos, ha tenido y tiene, potencialmente hablando, un peso

¹⁷ García, Enrique. 2015. *Urbanismo de Salamanca en el siglo XIX*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.

¹⁸ García, Enrique. 2016. *Una ciudad histórica frente a los retos del urbanismo moderno: Salamanca en el siglo XIX*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.

¹⁹ Piquer, Mar (coord.). 2017. *Atlas ilustrado. Historia del ferrocarril en España*. Madrid: Susaeta.

geoestratégico muy relevante, a excepción de la inclusión de la fotografía “Lavanderas en el río Tormes bajo el viaducto de la línea Plasencia a Astorga²⁰”.

Para finalizar este epígrafe y al margen de las obras publicadas en las que se menciona nuestro objeto de estudio, conviene tener en consideración las revistas “de obras públicas”, “ferroviarios”, “maquetrén”, “trenes hoy” y “vía libre”, ya que en ellas podemos encontrar determinadas publicaciones en relación a elementos que rodean la atmósfera que envuelve a nuestra línea Monfragüe-Astorga.

3. Orígenes e inicio de explotación de la línea transversal del oeste

Si hemos de seleccionar una fecha clave sobre la cual comienzan las andaduras de la línea Monfragüe-Astorga, esta será el año de 1870. La legislación en materia ferroviaria incluyó, como línea de primer orden, la que debía unir Mérida y Salamanca vía Cáceres²¹. Además, en julio de ese mismo año, se promulgaba otra ley que autorizaba al gobierno a otorgar en subasta pública la concesión de la línea de Zamora a Astorga vía Benavente²²; hechos ambos que comenzaban a configurar las miras hacia el futuro de lo que sería la venidera red, desde Malpartida hasta Astorga.

A partir del 13 de agosto de 1882, se declara de servicio general el ferrocarril de Malpartida a Astorga (pasando por Béjar, Salamanca, Zamora y Benavente), el cual empalmaría con el que unía Palencia y Ponferrada. Además, el gobierno se veía autorizado para conceder dicha línea mediante subasta pública. Mediante esta ley,

²⁰ Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid, a partir de ahora AHF-MFM. (RI-IF- 019-6-). Anexos-I: Fig. 1 “Lavanderas en el río Tormes bajo el viaducto de la línea Plasencia a Astorga”.

²¹ Comín, Francisco (coord.). 1998. *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

²² España. Ley de Bases de Ferrocarriles del 2 de julio de 1870. *La Gaceta de Madrid*, 07 de julio de 1870, núm. 188.

quedaban derogadas las leyes previas del 2 de julio de 1870, del 23 de noviembre de 1877 (sustituida) y del 30 de julio de 1878²³.

En el año de 1884 fue aprobado el proyecto presentado por la M.C.P. La subasta pública fue adjudicada a Ramón María Lobo (R.O. de 12 de junio de 1888), el cual, tras aceptar el pliego de condiciones del 13 de febrero de 1888, transfirió sus derechos de concesión a la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España²⁴ (de la cual fue administrador el susodicho junto con Juan Rózpide), la cual había sido creada por la M.C.P. En dicho pliego de condiciones se le otorgaba al concesionario una subvención que ascendía a la cantidad de 20.891.651 pesetas²⁵.

La década de los ochenta fue un duro período de crisis económica para la M.C.P. Desde comienzos de esa década, la compañía se encargaba principalmente de transportar fosforitas con una tarifa anual fija de 40.000 toneladas, pero la aparición de nuevos fertilizantes químicos a partir de 1884 comenzó a reducir los ingresos de la compañía²⁶. Por otro lado, la base financiera que sustentaba a la M.C.P., la compañía portuguesa C.R.P., cedió sus derechos de explotación sobre la española en la sociedad Gran Central de España²⁷. Tras la suspensión de pagos de la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España en 1893, la cesión de la explotación de la línea pasó a la nueva “Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste”, establecida en 1894 en Madrid²⁸.

²³ España. R.O. del 13 agosto de 1882. *La Gaceta de Madrid*, 18 de agosto de 1882, núm. 230, p. 537.

²⁴ España. R.O. del 26 de junio de 1888. *La Gaceta de Madrid*, 29 de junio de 1888, núm. 181, p. 948.

²⁵ Blanch, Antonio. “La llegada del ferrocarril a Extremadura: Una época de especulación y corrupción”. *Revista de estudios extremeños*. 2013, vol. 69, núm. 1, pp. 437-460.

²⁶ Comín, Francisco (coord.). 1998. *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

²⁷ Comín, Francisco (coord.). 1998. *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

²⁸ Blanch, Antonio. “La llegada del ferrocarril a Extremadura: Una época de especulación y corrupción”. *Revista de estudios extremeños*. 2013, vol. 69, núm. 1, pp. 437-460.

La inauguración de la línea en su totalidad de tramos tuvo lugar el día 21 de junio del año de 1896. Según el diario “La Dinastía”, en el tren inaugural se encontraban el ministro de Fomento, el director general de Obras Públicas, el presidente de la Junta Consultiva de Caminos, los diputados de las provincias de León, Zamora, Salamanca y Cáceres, los ingenieros encargados de la construcción de la infraestructura y el director de las obras²⁹.

Respecto a comienzos del siglo XX, podemos ver el desarrollo económico de la “Compañía de los Ferrocarriles de M.C.P. y del Oeste”, explotadora de nuestra línea-objeto de estudio, en las memorias de ejercicios correspondientes al período transcurrido entre los años 1902-1927³⁰.

El año en el que se registran mayor número de “productos líquidos” totales corresponde a 1922, año en el que se inventariaron un total de 2.114.183 pesetas, con un coeficiente de explotación del 75,21%. El año en el que se registran menor número de “productos líquidos” totales corresponde a 1927, año en el que se inventariaron un total de 661.960 pesetas, con un coeficiente de explotación del 92,30%.

Podemos afirmar, por un lado, que el período correspondiente a los años 1903-1915 supone una ligera mejoría económica para la compañía explotadora, no superándose la barrera máxima de coeficiente de explotación del 65,62% del año 1914, siendo la mejor coyuntura la acontecida entre los años 1904-1905, con un incremento en el excedente de ingresos sobre gastos de 396.108 pesetas, y una reducción en el coeficiente de explotación del 63,75% de 1904 al 56,02% de 1905.

Por otro lado, vemos como el período correspondiente a los años 1915-1927 supuso un progresivo declive económico para la compañía, con puntuales repuntes en la

²⁹ *La Dinastía*. 1896. Lunes 22 de junio de 1896, núm. 5853. Extraído de: < <http://hemerotecadigital.bne.es/index.vm>>

³⁰ AHF-MFM. Memorias Ejercicios de la Compañía de Ferrocarril MCP y del Oeste. 1902-1927.

actividad económica (como ejemplo la coyuntura entre los años 1918-1919, con un incremento del excedente de ingresos sobre gastos en 522.784 pesetas), y un hundimiento definitivo en el año de 1927; año en el que fue necesaria la intervención del estado, previa a la creación en el año 1928 de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste, la cual pasó a absorber, además, a las compañías menores que operaban en el espacio geográfico que a esta se le adjudicaba³¹.

4. Contrato-Programa (1984-1986), cierre de líneas y oposición

El Contrato-Programa consistió en un convenio suscrito el veintisiete de febrero de 1984 entre el gobierno del Estado y la empresa pública Renfe con el fin de paliar la “crisis económica” que atravesaba esta compañía; un convenio económicamente basado en medidas de austeridad (contención de las aportaciones totales del Estado) y de reducción del gasto que conllevaría, al mismo tiempo, la reducción en la plantilla de la empresa (cláusula séptima), buscando mejorar el rendimiento y la productividad. Se pretendía, además, mejorar la velocidad comercial, lo cual supone primar los servicios de larga distancia sobre los servicios regionales de media distancia (menos paradas frente a más paradas)³². Podríamos fijar la fecha de la firma del convenio como el inicio de la transformación de Renfe en una empresa encaminada por la senda de la “racionalidad económica” y apartada de los criterios de la “economía social”. Respecto al cierre de líneas, el Contrato-Programa allanaba el camino al gobierno en sus cláusulas novena y décima, en las que se contemplaban las compensaciones y subvenciones del estado a la red ferroviaria. Además, en el anejo 4.4 del documento de este convenio, se

³¹ Comín, Francisco (coord.). 1998. *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

³² Comín, Francisco (coord.). 1998. *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. p. 211.

contemplaba ya el cierre de 37 líneas, un total de 3.055 kilómetros, entre ellas nuestra línea-objeto de estudio³³.

Meses antes de la firma de dicho convenio, el Secretariado del Sindicato Ferroviario de CCOO se manifestaba en contra de la postura adoptada por el gobierno socialista en materia ferroviaria, considerando que se pretendía culpar del déficit a los trabajadores ferroviarios y desechar el “Plan General del Ferrocarril” que conllevaría un incremento del gasto para mejorar el servicio, pasando ahora a un planteamiento recesivo “en beneficio del transporte por carretera”, según afirmó el entonces ministro de transportes Enrique Barón³⁴. Las críticas sindicales se incrementan tras darse a conocer, en octubre de 1983, el borrador del Contrato-Programa. El Sindicato Ferroviario de CCOO tacha de impopulares las medidas de reducción de salarios, reducción de plantilla, reducción de inversiones y cierre de líneas, considerando que Renfe no necesitaría un contrato-programa (medida adoptada para evitar que una empresa cierre), entre otras cosas, si se estableciera una normativa que desarrollase la imputación correcta de los costes por carretera. Además, se advierte de que el cierre de líneas supondría que las regiones afectadas avanzaran hacia el “aislamiento, despoblación y desertización”³⁵.

Por otro lado, Manuel Fernández Cachán, miembro del consejo de administración por CCOO de Renfe, denunciaba también en noviembre la competencia desleal del transporte por carretera frente al ferrocarril, junto con el Contrato-Programa, al que consideraba innecesario³⁶. Tras darse a conocer la suscripción del convenio el veintisiete de febrero de 1984, y tras ciertas declaraciones del ministro Barón a la prensa

³³ Comín Comín, Francisco (coord.). 1998. 150 años de historia de los ferrocarriles españoles. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. pp. 212/213.

³⁴ AHF-MFM. (H - 0002 - 003).

³⁵ AHF-MFM. (H - 0002 - 003).

³⁶ AHF-MFM. (H - 0002 - 003).

el día dos de marzo, el mismo Fernández Cachán emitía un comunicado en el que expresaba su postura y la de CCOO frente a esta cuestión, a fecha de cinco de marzo. En él se criticaba el Contrato-Programa por su carácter contraproducente, en el cual no se contemplaba una modernización de la red “a la europea”, y se manifestaba el rechazo a este mediante el voto en contra en el consejo de administración de Renfe por algunos de los siguientes motivos expuestos: Cierre de 3.055 kilómetros de líneas a 01-01-85 (regiones quedan desvertebradas y condenadas a la desertización demográfica)³⁷, ausencia de inversiones para la modernización de la red, disminución progresiva de los salarios de los empleados (1984-1986), toma unilateral de decisiones sin contar ni con sindicatos ni con trabajadores³⁸ ...

A partir de la ya mencionada suscripción del convenio, comenzó la movilización sindical y social, con notable repercusión en la prensa del momento. Tal y como recoge el diario “El Faro Astorgano” a veinte de julio de 1984, desde Castilla y León, además de la oposición sindical de CCOO, se presentó un rechazo frontal desde la CECALE (patronal castellanoleonesa), ya que los industriales que utilizaban la infraestructura para transportar sus mercancías se encontraban profundamente afectados, sumada ésta a la oposición de una veintena de alcaldes de municipios perjudicados, que también mostraron su rechazo público. Desde el plano institucional, la Junta de Castilla y León elaboró un informe alternativo al elaborado por el ejecutivo nacional (ambos socialistas), y mostró su oposición a través del consejero de transportes³⁹. Las manifestaciones⁴⁰ y las detenciones de trenes en las estaciones⁴¹ tuvieron lugar como actos ciudadanos de protesta.

³⁷ AHF-MFM. (H - 0002 - 003). Anexos-XXXIX: Fig. 39 “Líneas altamente deficitarias”.

³⁸ AHF-MFM. (H - 0002 - 003).

³⁹ AHF-MFM. (H - 0002 - 003).

⁴⁰ AHF-MFM. (H - 0002 - 003). Anexos-XL: Fig. 40 “El día 22, dos mil personas se manifestaron en Cáceres contra el cierre de las líneas de Plasencia y Mérida”.

Sin embargo, el treinta de septiembre de 1984, el Consejo de Ministros aprobó el cierre al tráfico de viajeros en la línea Monfragüe-Astorga, el cual surtiría efecto a partir del uno de enero de 1985. En total, se acordaron cerrar un total de 2.520 kilómetros de red⁴². Ante este hecho, los diputados comunistas Horacio Fernández Iguanzo y Santiago Carrillo Solares presentaron el veintiocho de noviembre una interpelación urgente al gobierno, en la que se rechaza el cierre de líneas al creerse que “profundizaría el foso existente entre regiones más desarrolladas y menos desarrolladas, pues son estas últimas las más afectadas por el cierre de líneas férreas”⁴³. Más adelante, el veintisiete de diciembre de 1984, el Sindicato Ferroviario de CCOO solicita al ministro de transportes una moratoria de un año “con el fin de que se estudien debidamente, con un método correcto todas las supuestas pérdidas de las líneas”⁴⁴. La moratoria no fue considerada y el 31 de diciembre de 1984 circularon los últimos convoyes de pasajeros a través de la línea transversal Monfragüe-Astorga. No volvieron a circular ferrobuses⁴⁵, se silenciaron las esperas dentro de las estaciones⁴⁶, cesó el despacho de billetes⁴⁷ y la posibilidad de moverse a través del oeste en ferrocarril.

5. Estado actual del trazado entre Cubillos y Guijuelo

La distancia total de la línea Monfragüe-Astorga es de 347,5 kilómetros. Para este trabajo, la distancia total documentada mediante trabajo de campo es de 130,072 kilómetros, esto es, la distancia comprendida entre la localidad zamorana de Cubillos y la localidad salmantina de Guijuelo (p.k. 235,500-p.k. 105,428), siendo esta un 37,44%

⁴¹ Ramos Vicente, Juan J. 2013. *Palazuelo-Astorga. Una línea estratégica*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. p. 169.

⁴² AHF-MFM. (H - 0002 - 003).

⁴³ AHF-MFM. (H - 0002 - 003).

⁴⁴ AHF-MFM. (H - 0002 - 003).

⁴⁵ AHF-MFM. (FA- 0984- 067). Anexos-XLI: Fig. 41 “Automotor térmico diésel Ferrobús, serie 591 de RENFE, en la estación de Granja de Moreruela - Villafáfila”.

⁴⁶ AHF-MFM. (FA- 0984- 025). Anexos-XLII: Fig. 42 “Interior de la sala de espera de la estación, varios viajeros en los banco de espera y en primer término el gran cartel de horarios de los trenes con el mapa de la red ferroviaria. A la derecha un reloj patrón en caja de madera”.

⁴⁷ AHF-MFM. (FA- 0984- 026). Anexos-XLIII: Fig. 43 “Interior de la estación, donde dos viajeros aparecen de espaldas en la ventanilla de la taquilla de billetes”.

del total, dentro de la cual podemos observar problemáticas representativas que afectan a toda la red, y que a continuación veremos pormenorizadamente.

Todos los tramos recorridos lo han sido en dirección Norte-Sur, a excepción del tramo Zamora-Cubillos (p.k. 228,711-p.k. 235,500). La distancia total de este es de 6,789 kilómetros. En este tramo se conserva parcialmente la superestructura, ya que los rieles han sido desmantelados y las traviesas retiradas al paso de la autovía A-11⁴⁸. Este trayecto está marcado por sus suaves rampas, atravesando un espacio geográfico marcadamente agrario⁴⁹.

El segundo tramo recorrido es el que une la capital zamorana con la localidad de El Cubo del Vino (p.k. 228,711-p.k. 196,289). La distancia total de este es de 32,422 kilómetros. Tras avanzar sobre el túnel de 545 metros que atraviesa Zamora subterráneamente⁵⁰ (actualmente clausurado por ambas bocas⁵¹) y atravesar el puente metálico que salva el río Duero, el trazado avanza sin obstáculos particulares hasta llegar a la estación de El Perdigón-Morales del Vino (p.k. 217, 123)⁵². La superestructura se ve cubierta por maleza en buena parte de este subtramo, sumado al crecimiento desmesurado de árboles y zarzales que, en distintos puntos, han invadido las vías⁵³. Desde este punto hasta la siguiente estación de la línea, la superestructura mantiene unas características similares a las que acabamos de mencionar, encontrando a mayores rocas desprendidas que se hallan sobre las traviesas⁵⁴. Podemos encontrar, además, los restos pétreos del antiguo apeadero de Casaseca del Campeán (p.k.

⁴⁸ Anexos-III: Fig. 3 “Rieles desmantelados y traviesas retiradas a la altura de la A-11”. Foto de autor.

⁴⁹ Anexos-IV: Fig. 4 “Línea Monfragüe-Astorga a su paso por el p.k. 232, 3”. Foto de autor.

⁵⁰ Ramos Vicente, Juan J. 2013. *Palazuelo-Astorga. Una línea estratégica*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. p. 27.

⁵¹ Anexos-V: Fig. 5 “Boca del túnel que atraviesa Zamora subterráneamente”. Foto de autor.

⁵² Anexos-VI: Fig. 6 “Estación de El Perdigón-Morales de Vino”. Foto de autor.

⁵³ Anexos-VII: Fig. 7 “Zarzales en las vías en el p.k. 223.5”. Foto de autor.

⁵⁴ Anexos-VIII: Fig. 8 “Rocas desprendidas situadas sobre las traviesas”. Foto de autor.

211,700)⁵⁵ y señales luminosas, y finalmente la estación de Corrales del Vino junto a su muelle⁵⁶. Lo más significativo que podemos encontrar entre esta estación y la estación final de este tramo son el túnel⁵⁷ (p.k. Boca Entrada 203,632-p.k Boca Salida 203,592)⁵⁸ y el puerto de Peleas (p.k. 202). Las características del terreno en este punto han provocado que la infraestructura pueda llegar a inundarse con facilidad⁵⁹. Por último encontramos la estación de El Cubo del Vino⁶⁰, la cual se conserva en un buen estado debido a que se encuentra bajo manos privadas, acompañada por un muelle y otros elementos como una grúa hidráulica y señales luminosas.

El tercer tramo recorrido es el que une la localidad de El Cubo del Vino con la capital charra (p.k. 196,289-p.k. 162,527). La distancia total de este es de 33,762 kilómetros. El primer elemento a destacar que nos encontramos es el puente metálico que cruza el río San Cristóbal (p.k. 194,5)⁶¹, seguido de una estructura de semejantes características que cruza el río Izcala (p.k. 190,8)⁶². A partir del p.k. 189,8 entramos en la “cerca de Topas”, subtramo que transcurre junto al Centro Penitenciario de Topas⁶³. Junto al p.k. 187,4 encontramos los restos de lo que fuera la antigua estación de Villanueva del Cañedo⁶⁴. Más adelante, desde el p.k. 182,9 hasta el puente metálico sobre el río Huelmos (p.k. 181,9)⁶⁵, los postes eléctricos se han convertido en el objetivo perfecto para el establecimiento de nidos de cigüeña, existiendo en esta área una importante población de esta especie, además de haberse desmantelado los rieles y retirado las traviesas, manteniéndose solamente el balasto. Cuatrocientos metros

⁵⁵ Anexos-IX Fig. 9 “Restos del apeadero de Casaseca del Campeán (p.k. 211,700). Foto de autor.

⁵⁶ Anexos-X: Fig. 10 “Estación de Corrales del Vino y su muelle (p.k. 209,253). Foto de autor.

⁵⁷ Anexos-XI: Fig. 11 “Túnel de Peleas”. Foto de autor.

⁵⁸ Ramos Vicente, Juan J. 2013. Palazuelo-Astorga. Una línea estratégica. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. p. 44.

⁵⁹ Anexos-XII: Fig. 12 “Vías inundadas a su paso a través del puerto de Peleas (p.k. 202)”. Foto de autor.

⁶⁰ Anexos-XIII: Fig. 13 “Estación de El Cubo del Vino y grúa hidráulica (p.k.196,289)”. Foto de autor.

⁶¹ Anexos-XIV: Fig. 14 “Puente metálico sobre el río San Cristóbal (p.k. 194,5)”. Foto de autor.

⁶² Anexos-XV: Fig. 15 “Puente metálico sobre el río Izcala” (p.k. 190,8)”. Foto de autor.

⁶³ Anexos-XVI: Fig. 16 “Vías aproximándose al Centro Penitenciario de Topas (p.k. 189,8)”. Foto de autor.

⁶⁴ Anexos-XVII: Fig. 17 “Restos de la antigua estación de Villanueva del Cañedo (p.k. 187,5)”. Foto de autor.

⁶⁵ Anexos-XVIII: Fig. 18 “Puente metálico sobre el río Huelmos (p.k. 181,9)”. Foto de autor.

después encontramos la estación de Huelmos-Cardenosa (p.k. 181,5), preservada en condiciones aceptables debido a encontrarse en manos privadas, junto a la cual se sitúa un silo de importantes dimensiones⁶⁶. La superestructura continúa desmantelada, a excepción del mantenimiento del balasto, hasta el p.k. 176,5, donde nos encontramos el puente metálico que salva el río Negrilla⁶⁷, visualizándose ya Valdunciel. La estación de dicho pueblo se encuentra relativamente alejada de este (p.k. 174,9)⁶⁸. A partir de esta estación avanzamos a través del subtramo que une dicha localidad con Salamanca. Este se encuentra, a pesar del abandono, en un buen estado de conservación, aunque invadido por herbáceas de pequeñas dimensiones⁶⁹. Descendiendo levemente hacia las proximidades de Salamanca, salvamos el arroyo de San Cristóbal mediante otro puente metálico (p.k. 171,1). La red avanza entre las localidades de Aldeaseca de la Armuña y Villares de la Reina hasta pasar bajo la A-62⁷⁰. Es interesante resaltar la conservación de barreras levadizas junto a la N-620 a la entrada de Salamanca⁷¹, junto con otros elementos como señales luminosas. Tras dejar atrás el Parque de Würzburg, la línea empalma en la estación de Salamanca con las líneas Medina-Salamanca, Salamanca-Fuentes de Oñoro y Ávila-Salamanca (p.k. 162,527)⁷².

El cuarto y último tramo recorrido es el que une la capital charra con la localidad de Guijuelo (p.k. 162,527-p.k. 105,428). La distancia total de este es de 57,099 kilómetros. Conviene destacar el subtramo que une Salamanca con Alba de Tormes (p.k. 138,654). Tras avanzar por el puente metálico que salva el río Tormes y llegar a la bifurcación de la Serna⁷³, nos adentramos en el único espacio del trazado que conserva

⁶⁶ Anexos-XIX: Fig. 19 “Estación de Huelmos-Cardenosa (p.k. 181,5) y silo”. Foto de autor.

⁶⁷ Anexos-XX: Fig. 20 “Puente metálico sobre el río Negrilla (p.k. 176,5)”. Foto de autor.

⁶⁸ Anexos-XXI: Fig. 21 “Estación de Valdunciel (p.k. 174,9)”. Foto de autor.

⁶⁹ Anexos-XXII: Fig. 22 “Subtramo Valdunciel-Salamanca a su paso por el p.k. 172,2”. Foto de autor.

⁷⁰ Anexos-XXIII: Fig. 23 “Línea atravesando la A-62”. Foto de autor.

⁷¹ Anexos-XXIV: Fig. 24 “Barreras levadizas junto a la N-620”. Foto de autor.

⁷² Anexos-XXV: Fig. 25 “Línea Monfragüe-Astorga a su entrada en la estación de Salamanca (p.k. 162,527)”. Foto de autor.

⁷³ Anexos-XXVI: Fig. 26 “Bifurcación de la Serna”. Foto de autor.

la superestructura intacta⁷⁴ antes de llegar a la localidad de Carbajosa de la Sagrada. A partir de esta, la superestructura ha sido completamente desmantelada para dar paso a uno más de los numerosos proyectos de Vías Verdes, esto es, caminos de nueva creación que sustituyen a las vías abandonadas con fines deportivos y turísticos. En este caso, el proyecto fue adjudicado a la empresa Vifepla con un presupuesto de 1.176.012,84 euros⁷⁵. La línea se ha visto interrumpida, a lo largo de todas las provincias que atraviesa (excepto León), por la ejecución de este tipo de proyectos de desmantelamiento, estando actualmente en marcha el desmantelamiento de la superestructura en la provincia de Cáceres. A lo largo de este nuevo camino, se han conservado algunas señales que pertenecieron a la línea, habiéndose retirado todos los puntos kilométricos. La vía verde avanza aquí por un paisaje de dehesa⁷⁶, en el cual se pueden visualizar las explotaciones ganaderas como principales actividades económicas. A partir de la estación de Alba de Tormes (p.k. 138,654)⁷⁷ se recupera la superestructura, la cual se conserva en relativo buen estado⁷⁸ hasta su llegada a Sieteiglesias de Tormes (p.k. 132,098), punto desde el cual caminar por las vías se convierte en imposible, debido a la extensión de los zarzales y de las herbáceas; situación que se mantendrá hasta las proximidades de Guijuelo, salvo excepciones puntuales. Esta situación es la que envuelve a la estación de La Maya-Fresno (p.k. 123,558)⁷⁹. En este punto podemos encontrar un importante depósito de agua⁸⁰, un muelle, una grúa hidráulica y compensadores de transmisión funicular⁸¹. Si continuamos avanzando, encontraremos el siguiente elemento más destacable en el p.k

⁷⁴ Anexos-XXVII: Fig. 27 “Vista de la Catedral desde la línea Monfragüe-Astorga”. Foto de autor.

⁷⁵ Anexos-XXVIII: Fig. 28 “Presupuesto para la construcción del Camino Natural entre Carbajosa y Alba de Tormes”. Foto de autor.

⁷⁶ Anexos-XXIX: Fig. 29 “Imagen de la Vía Verde entre Carbajosa y Alba de Tormes”. Foto de autor.

⁷⁷ Anexos-XXX: Fig. 30 “Estación de Alba de Tormes (p.k. 138,654)”. Foto de autor.

⁷⁸ Anexos-XXXI: Fig. 31 “La línea Monfragüe-Astorga a su paso por Encinas de Arriba”. Foto de autor.

⁷⁹ Anexos-XXXII: Fig. 32 “Estación de La Maya-Fresno (p.k. 123,558)”. Foto de autor.

⁸⁰ Anexos-XXXIII: Fig. 33 “Depósito de agua de la Estación de La Maya-Fresno”. Foto de autor.

⁸¹ Anexos-XXXIV: Fig. 34 “Compensadores de transmisión funicular”. Foto de autor.

120, siendo este el puente metálico que salva el río Alhándiga⁸². La superestructura continúa avanzando entre árboles y zarzales⁸³ que la invaden hasta llegar a la estación de Pizarral (p.k. 112,973)⁸⁴. Desde este punto la superestructura se mantiene sin excesivos obstáculos hasta alcanzar la localidad de Guijuelo⁸⁵ y su estación Guijuelo-Campillo (p.k. 105,428).

6. Perspectivas de futuro para la línea transversal

A día de hoy la política puesta en práctica respecto a la línea Monfragüe-Astorga camina en dirección unilateralmente opuesta a los planteamientos en pro de su apertura. A la ya disponible Vía Verde entre Carbajosa de la Sagrada y Alba de Tormes⁸⁶, se le habrán de sumar próximamente dos más, una en la provincia de Zamora, entre las localidades de Barcial del Barco (p.k. 278,258) y Pobladura del Valle (p.k. 298,608)⁸⁷, y otra en la provincia de Cáceres, entre las localidades de Baños de Montemayor (p.k. 62,968) y Plasencia (p.k. 16,696)⁸⁸. El objetivo de este proyecto y política es establecer, a lo largo del trazado de nuestra línea-objeto de estudio, una serie de caminos naturales⁸⁹ que integren las localidades que la red ferroviaria atraviesa, desprendiéndose Adif de su responsabilidad sobre esta y adquiriendo las competencias de mantenimiento tanto las CCAA, como las Diputaciones Provinciales así como los municipios partícipes en dicho proyecto.

⁸² Anexos-XXXV: Fig. 35 “Puente metálico sobre el río Alhándiga (p.k. 120)”. Foto de autor.

⁸³ Anexos-XXXVI: Fig. 36 “Estado de la vía en el subtramo Alba de Tormes-Guijuelo”. Foto de autor.

⁸⁴ Anexos-XXXVII: Fig. 37 “Estación de Pizarral (p.k. 112,973)”. Foto de autor.

⁸⁵ Anexos-XXXIX: Fig. 38 “La línea Monfragüe-Astorga a su entrada en Guijuelo”. Foto de autor.

⁸⁶ Anexos-XLIV: Fig. 44 “Fotografía de un punto con vallado en la Vía Verde entre Carbajosa y Alba de Tormes”. Foto de autor.

⁸⁷ Casquero, M. A. *La Diputación se hará cargo del mantenimiento del Camino Natural en la antigua vía férrea* [en línea]. Zamora: La Opinión de Zamora [ref. de 14 de junio 2018]. Disponible en Web: <<https://www.laopiniondezamora.es/benavente/2018/06/14/diputacion-hara-cargo-mantenimiento-camino/1090561.html>>

⁸⁸ Armero, Antonio. *Empiezan a dismantelar el trazado del tren Ruta de la Plata, que será vía verde* [en línea]. Cáceres: Hoy Extremadura [ref. 14 de junio 2018]. Disponible en Web: <<http://www.hoy.es/extremadura/empiezan-desmantelar-trazado-20170704224143-nt.html>>

⁸⁹ Anexos: Fig. 45 “Poste situado en la Vía Verde entre Carbajosa y Alba de Tormes”. Foto de autor.

A pesar de las iniciativas por su reapertura (y entiéndase por reapertura la recuperación del trazado para la habilitación de la infraestructura y la construcción de una nueva superestructura, ya que los vestigios que se mantienen de la antigua red son hoy inservibles, tal y como afirma el presidente de la Asociación Ferroviaria de Zamora⁹⁰), como el olvidado “Plan del Oeste” socialista, la reciente Proposición No de Ley del grupo confederal Unidos Podemos aprobada en el Congreso⁹¹, la movilización y protestas organizadas por el Movimiento por el Tren Ruta de la Plata⁹² y a pesar de la voluntad política existente en pro de una posible reapertura en algunos municipios como Zamora (tal y como afirma el alcalde de esta localidad, Francisco Guarido⁹³), la línea Monfragüe-Astorga parece estar condenada a permanecer en el olvido, echando su futuro en brazos de este, retrocediendo hacia el desmantelamiento total de la red.

7. Conclusiones

La línea transversal Monfragüe-Astorga existió como un eje vertebrador y potenciador de un leve desarrollo económico para las provincias del oeste peninsular a lo largo del siglo XX. Su desaparición ha supuesto, entre otra serie amplia de factores, el agravamiento de la situación de desertización demográfica de la que ya advertía el Sindicato Ferroviario de CCOO en 1984 (especial incidencia en la provincia de Zamora). La situación de abandono total que hoy sufren los vestigios de la red, junto con los progresivos desmantelamientos, reflejan la falta de interés institucional (Adif y gobiernos) por una posible recuperación del trazado para el establecimiento de un nuevo eje transversal, fruto de una política hipercentralista en materia ferroviaria, que prima la

⁹⁰ Novo, Pablo. 2018. *Entrevista al presidente de la AFZ*. [Grabación de voz]. Zamora. Duración: 01:29:45.

⁹¹ Gil, Carlos. *La reapertura del tren Ruta de la Plata se activa gracias a la mayoría del Congreso* [en línea]. Zamora: La Opinión de Zamora [ref. de 15 de junio 2018]. Disponible en Web: <<https://www.laopiniondezamora.es/zamora/2017/12/07/reapertura-tren-ruta-plata-activa/1049719.html>>

⁹² *El valor del Tren de la Plata*. Director: José Camello Manzano. Canal Extremadura, 2018.

⁹³ Novo, Pablo. 2018. *Entrevista al alcalde de Zamora, Francisco Guarido*. [Grabación de voz]. Zamora. Duración: 00:24:10.

“Alta Velocidad” sobre el ferrocarril convencional y los servicios de “Larga Distancia” sobre los de “Media Distancia” y regionales.

8. Bibliografía

Artola Gallego, Miguel. 1978. *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Servicio de estudios del Banco de España.

Blanch Sánchez, Antonio. “La llegada del ferrocarril a Extremadura: Una época de especulación y corrupción”. *Revista de estudios extremeños*. 2013, vol. 69, núm. 1, pp. 437-460.

Calderón, Basilio. 1993. “La deficiente infraestructura de transportes: Uno de los factores condicionantes del desarrollo y marginación de la provincia de Zamora en el siglo XIX”, en I.E.Z. Florián de Ocampo, *Primer Congreso de Historia de Zamora. Tomo 4*. pp. 456/457. Zamora: I.E.Z. “Florián de Ocampo”.

Casares Alonso, Aníbal. 1973. *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Madrid: Escuela Nacional de Administración Pública.

Comín Comín, Francisco (coord.). 1998. *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Cuellar Domingo; Polo, Francisco; Jiménez, Miguel. *Historia de los poblados ferroviarios de España*. 2005. Madrid: Fundación de los ferrocarriles Españoles.

Dirección General de Obras Públicas. 1892. *Memoria sobre el estado de los ferrocarriles*. Madrid: Imprenta y Estereotípa de M. Rivadenegra.

Fernández, Fernando; Reder, Gustavo. 2011. *Locomotoras de la Compañía del Oeste*. Madrid: Revistas Profesionales S.L.

Gallego Ramos, Eduardo. 1915. *Estudios y tanteos. Ferrocarriles*. Madrid: Estudio Tipográfico de A. Marzo.

García Catalán, Enrique. 2015. *Urbanismo de Salamanca en el siglo XIX*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.

García Catalán, Enrique. 2016. *Una ciudad histórica frente a los retos del urbanismo moderno: Salamanca en el siglo XIX*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.

Hernández García, Mario. 2013. “Consideraciones históricas, comerciales y demográficas del cierre de la Ruta de la Plata”. Tutor: Juan José Lanero Fernández. Universidad de León.

Junta Superior de Ferrocarriles. 1940. *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario. Vol. 2*. Madrid: Gráficas Reunidas.

Lautensach, Hermann. 1967. *Geografía de España y Portugal*. Barcelona: Editorial Vicens-Vives.

Pedrosa Sanz, Rosario. 1987. *Capital extranjero en la industria de Castilla y León*. Valladolid: Universidad de Valladolid: Secretariado de Publicaciones.

Piquer, Mar (coord.). 2017. *Atlas ilustrado. Historia del ferrocarril en España*. Madrid: Susaeta.

Ramos Vicente, Juan J. 2013. *Palazuelo-Astorga. Una línea estratégica*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Rodríguez Pascual, Manuel. 2001. *La trashumancia, cultura, cañadas y viajes*. León: Edilesa.

Wais, Francisco. 1974. *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Editorial Nacional.

Anexos

I



Fig. 1: Lavanderas en el río Tormes bajo el viaducto de la línea Plasencia a Astorga.

II

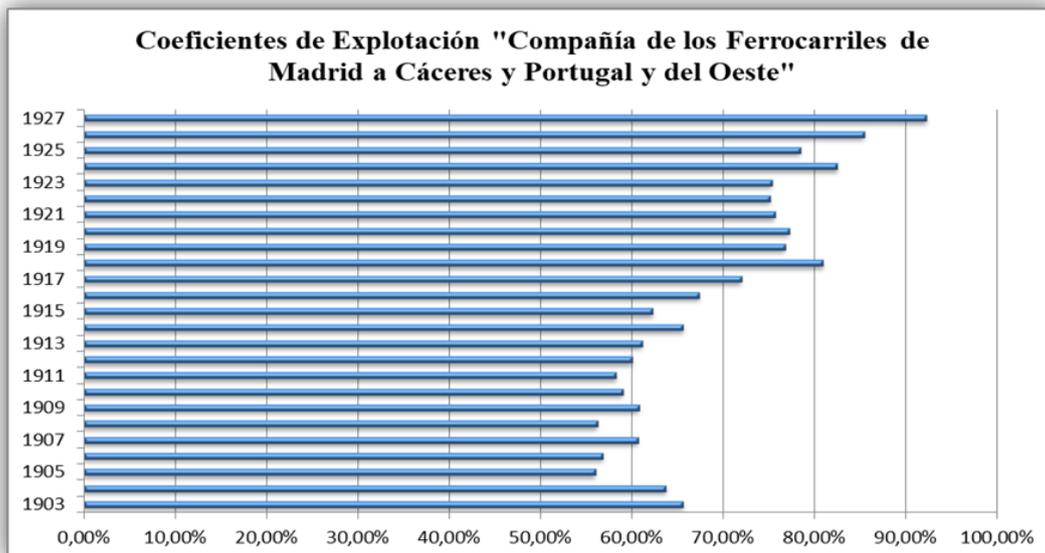


Fig. 2 Coeficientes de Explotación de la Compañía de los Ferrocarriles M.C.P. y del Oeste. Gráfico de elaboración propia.

III



Fig. 3 Rieles desmantelados y traviesas retiradas a la altura de la A-11. Foto de autor.

IV



Fig. 4 Línea Monfragüe-Astorga a su paso por el p.k. 232,3. Foto de autor.

V



Fig. 5 Boca del túnel que atraviesa Zamora subterráneamente. Foto de autor.

VI



Fig. 6 Estación El Perdigón-Morales del Vino. Foto de autor.

VII



Fig. 7 Zarzales en las vías en el p.k. 223,5. Foto de autor.

VIII



Fig. 8 Rocas desprendidas situadas sobre las traviesas. Foto de autor.

IX



Fig. 9 Restos del apeadero de Casaseca del Campeán (p.k. 211,700). Foto de autor.

X



Fig. 10 Estación de Corrales del Vino y su muelle (p.k. 209,253). Foto de autor.

XI



Fig. 11 Túnel de Peleas. Foto de autor.

XII



Fig. 12 Vías inundadas a su paso a través del puerto de Peleas (p.k. 202). Foto de autor.

XIII



Fig. 13 Estación de El Cubo del Vino y grúa hidráulica (p.k. 196,289). Foto de autor.

XIV



Fig. 14 Puente metálico sobre el río San Cristóbal (p.k. 194,5). Foto de autor.

XV



Fig. 15 Puente metálico sobre el río Izcala (p.k. 190,8). Foto de autor.

XVI



Fig. 16 Vías aproximándose al Centro Penitenciario de Topas (p.k. 189,8). Foto de autor.

XVII



Fig. 17 Restos de la antigua estación de Villanueva del Cañedo (p.k. 187,5). Foto de autor.

XVIII



Fig. 18 Puente metálico sobre el río Huelmos (p.k. 181,9). Foto de autor.

XIX



Fig. 19 Estación de Huelmos-Cardenosa (p.k. 181,5) y silo. Foto de autor.

XX



Fig. 20 Puente metálico sobre el río Negrilla (p.k. 181,9). Foto de autor.

XXI



Fig. 21 Estación de Valdunciel (p.k. 174,9). Foto de autor.

XXII



Fig. 22 Subtramo Valdunciel-Salamanca a su paso por el p.k. 172,1. Foto de autor.

XXIII



Fig. 23 Línea atravesando la A-62. Foto de autor.

XXIV



Fig. 24 Barreras levadizas junto a la N-620. Foto de autor.

XXV



Fig. 25 Línea Monfragüe-Astorga a su entrada en la estación de Salamanca (p.k. 162,527). Foto de autor.

XXVI



Fig. 26 Bifurcación de La Serna. Foto de autor.

XXVII



Fig. 27 Vista de la Catedral desde la línea Monfragüe-Astorga. Foto de autor.

XXVIII



Fig. 28 Presupuesto para la construcción del Camino Natural entre Carbajosa y Alba de Tormes. Foto de autor.

XXIX



Fig. 29 Imagen de la Vía Verde entre Carbajosa y Alba de Tormes. Foto de autor.

XXX



Fig. 30 Estación de Alba de Tormes (p.k. 138,654). Foto de autor.

XXXI



Fig. 31 La línea Monfragüe-Astorga a su paso por Encinas de Arriba. Foto de autor.

XXXII



Fig. 32 Estación de La Maya-Fresno (p.k. 123,558). Foto de autor.

XXXIII



Fig. 33 Depósito de agua en la estación de La Maya-Fresno. Foto de autor.

XXXIV



Fig. 34 Compensadores de transmisión funicular. Foto de autor.

XXXV



Fig. 35 Puente metálico sobre el río Alhándiga (p.k. 120). Foto de autor.

XXXVI



Fig. 36 Estado de la vía en el subtramo Alba de Tormes-Guijuelo. Foto de autor

XXXVII



Fig. 37 Estación de Pizarral (p.k. 112,973). Foto de autor.

XXXVIII



Fig. 38 La línea Monfragüe-Astorga a su entrada en Guijuelo. Foto de autor.

XXXIX

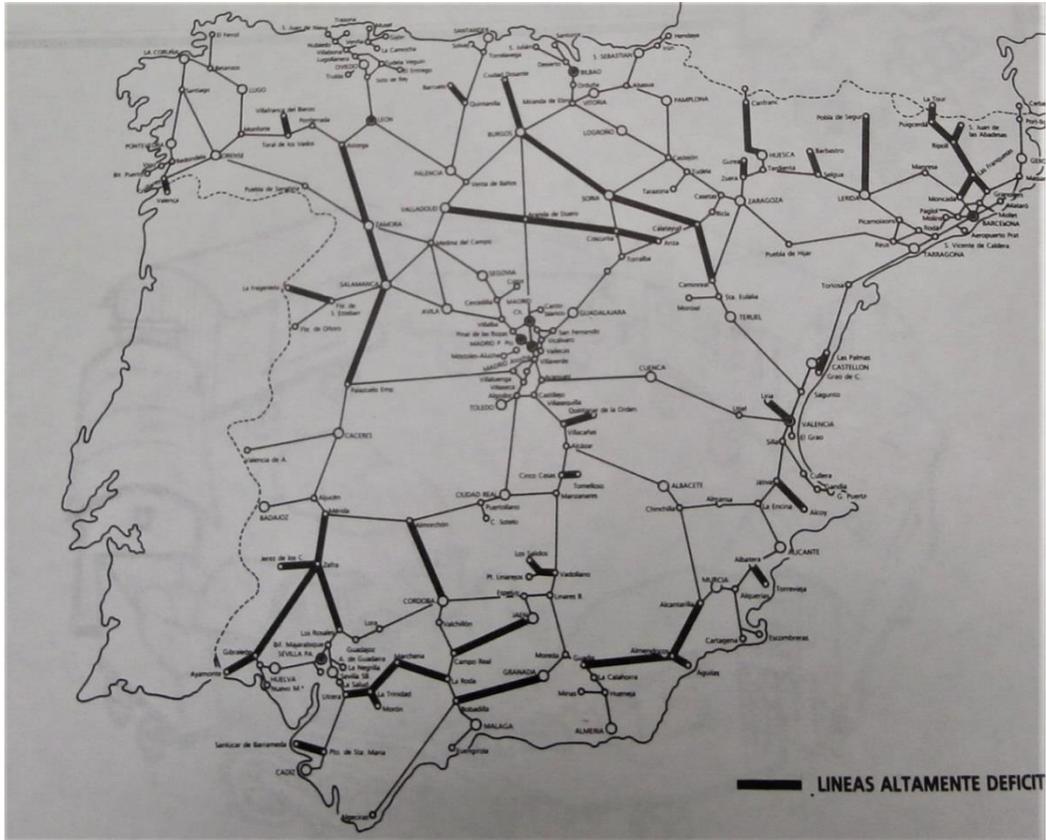


Fig. 39 Líneas altamente deficitarias. Imagen extraída de AHF-MFM. (H - 0002 - 003).

XL



Fig. 40 El día 22, dos mil personas se manifestaron en Cáceres contra el cierre de las líneas de Plasencia y Mérida. Imagen extraída de AHF-MFM. (H - 0002 - 003).

XLI



Fig. 41 AHF-MFM. (FA- 0984- 067). Automotor térmico diésel Ferrobús, serie 591 de RENFE, en la estación de Granja de Moreruela - Villafáfila.

XLII



Fig. 42 AHF-MFM. (FA- 0984- 025). Interior de la sala de espera de la estación (Béjar), varios viajeros en los bancos de espera y en primer término el gran cartel de horarios de los trenes con el mapa de la red ferroviaria. A la derecha un reloj patrón en caja de madera.

XLIII



Fig. 43 AHF-MFM. (FA- 0984- 026). Interior de la estación (Béjar), donde dos viajeros aparecen de espaldas en la ventanilla de la taquilla de billetes.

XLIV



Fig. 44 Fotografía de un punto con vallado en la Vía Verde entre Carbajosa y Alba de Tormes. Foto de autor.

XLV



Fig. 45 Poste situado en la Vía Verde entre Carbajosa y Alba de Tormes. Foto de autor.