

## Las comarcas del S-M pierden casi la mitad de su población desde el cierre de la línea

Un cuarto de siglo de silencio. El 30 de septiembre de 1984 el Gobierno firmó la defunción de un ferrocarril que vertebró la provincia de Burgos de norte a sur

R. Pérez Barredo / Burgos

El ferrocarril siempre fue sinónimo de progreso, de actividad y vida en aquellos lugares en que se detenía. Todavía hoy lo sigue siendo. Algunos municipios se resisten heroicamente a perder el tren, caso tan cercano como el de Aranda con su directo Madrid-Burgos. Y no es para menos: esa conexión les sitúa en un mapa del que muchos otros han desaparecido. Hace ahora 25 años, una polémica decisión del primer gobierno socialista de la actual democracia dio al traste con la línea Santander-Mediterráneo, condenando a un sinnúmero de pueblos a un ostracismo del que ya no saldrían nunca. El argumento para su clausura fue la escasa o nula rentabilidad económica de la línea. Razonamiento más que perverso por cuanto ésta nunca cumplió el objetivo para el que fue creada y con el que fue bautizada, ya que nunca llegaron a unirse el Mediterráneo y el Cantábrico por ferrocarril, a pesar de haber franqueado con el túnel de La Engaña el principal escollo y de que sólo quedarán 60 kilómetros para alcanzar el mar.



El 'tren de los ingleses' discurrió por el S-M en octubre del 84.

Arpafer

Desde que enmudeciera para siempre el tren, y aupada por la crisis rampante del mundo rural, la hemorragia padecida por los pueblos que contaban con una estación o un apeadero ha sido tan incontestable como imposible de contener. En este cuarto de siglo de gangrena, esas localidades han perdido cerca de la mitad de la población (algo más de un 40 por ciento) que tenían cuando por ellas silbó la última locomotora. Más allá del discutible rendimiento de esta ruta ferroviaria, y partiendo del hecho preclaro de que nunca cumplió el objetivo fundacional de alcanzar el inveterado anhelo mesetario de comunicarse con la costa cantábrica, lo cierto es que el S-M sirvió para vertebrar buena parte de la provincia de Burgos cuando a muchos de sus pueblos se llegaba a través de tortuosos e infames caminos.

Es el caso, por ejemplo, del Valle del Homino o de algunas localidades de Las Merindades. Se trata de poblaciones de muy difícil acceso, enclavadas lejos de la carretera general a la que suele accederse por rutas sinuosas y mal señalizadas. Lugares ahora sumidos en un silencio crepuscular, sólo alterado en el estío, con la alborozada llegada de los veraneantes, casi todos hijos del pueblo que hubieron de emigrar cuando todo acabó. Y es que, para ellos, el fin del ferrocarril supuso la puntilla a cualquier posibilidad de supervivencia en la zona, ya que siempre tuvieron al tren como un seguro de vida, como un valor de futuro, como cuentan con pena todavía hoy algunos de sus vecinos.

De nada sirvieron las multitudinarias manifestaciones que en Burgos y en Soria se desarrollaron durante aquel verano de 1984. La decisión estaba tomada. Y ambas provincias asistieron impotentes a la clausura de la línea y a la consiguiente llegada de todas las poblaciones de su trazado a la lejana estación del olvido. De nada sirvieron los argumentos de peso que esgrimieron políticos y ciudadanos: que la línea no sólo no fuera clausurada sino terminada y modernizada; que la supervivencia de zonas importantes del trazado dependían del mantenimiento del ferrocarril por lo que su cierre provocaría el empobrecimiento de éstas y, en algunos casos, su desaparición; que los trenes de una nación no tenían que tener exclusivamente una rentabilidad económica, sino cumplir inexcusablemente con un fin social.

### Una línea útil

«Lo que había sido una línea que, con todas sus limitaciones y deficiencias, resultaba muy útil para una amplia zona rural castellana y que seguía alimentando el sueño mesetario de llegar un día al mar, se abandonaba a su suerte y, de la noche a la mañana, se dejaba a merced del pillaje y el vandalismo. Se daba carta de naturaleza al sinsentido administrativo de blandir el argumento de la falta de rentabilidad económica como obstáculo principal para concluir un tramo de línea de ferrocarril de 63 kilómetros de longitud, de los que aproximadamente 30 disponían ya de la infraestructura necesaria, después de una inversión de tantos millones de pesetas y muchos años de constantes reivindicaciones. Por no hablar, claro está, de los criterios de rentabilidad social que también son exigibles a un servicio público y a los que deben ser sensibles las administraciones, y que en el caso del cierre del Santander-Mediterráneo brillaron por su ausencia», señala el periodista Roberto Peral en su magnífico estudio -todavía inédito- El sueño del mar.

### El éxodo

El tiempo ha dado la razón a quienes auguraban el nefasto impacto económico y social que tendría la clausura de la emblemática línea. Los datos del Instituto Nacional de Estadística no dejan lugar a la duda. No

sólo todas las comarcas de los 38 pueblos que contaban con estación o apeadero han perdido población: en algunos de los núcleos de mayor importancia de la línea, ésta se ha visto reducida casi a la mitad. Poza de la Sal, Oña, Rabanera y Hontoria del Pinar, por ejemplo, pueden dar fe de esa pérdida. En las localidades más pequeñas, los datos se agudizan, habiendo quedado algunas de ellas en estos 25 años al borde la extinción: Arconada, Lermilla, Campolara, Barbadillo, Escaño, Brizuela...

Antonio Melón, presidente de la Asociación para la Recuperación del Patrimonio Ferroviario (Arpafer) señala que el coste era desproporcionado para el uso que en los últimos años tenía la línea, con un número de pasajeros más bien exiguo debido en parte a que los horarios de los trenes comerciales no eran los más idóneos, pero que esta circunstancia era de sobra compensada por los trenes de mercancías, que funcionaron siempre muy bien. En El sueño del mar Peral recuerda que uno de los principales tráficos mercantes era el maderero, «ya que el tren atravesaba en las provincias de Burgos y Soria la zona de mayor explotación forestal de España. En temporada de talas se cargaba y descargaba madera fundamentalmente en las estaciones de Salas de los Infantes, San Leonardo y Pinar Grande. Soria constituía el principal destino de la madera para su tratamiento. En el subtramo Calatayud- Burgos era importante también el transporte de ganado, cereales, abonos y combustible. En la zona norte se transportaba principalmente carbón procedente de La Robla, gran cantidad de arena de sílice de Arija para fábricas de cristal y fundición para moldura de Barcelona, toneladas de patata de siembra con destino a otras regiones, vino de La Rioja y de La Mancha que se expedía en bodegas de Santelices y abonos y fertilizantes para Villarcayo y Medina de Pomar». Todas las comarcas burgalesas por las que atravesaba el tren, apunta Melón, perdieron una conexión «bastante decente», toda vez que aunque se prometió articular nuevos servicios con autocares, «éstos lo hicieron muy pocas veces, sobre todo por tierras de Lara, La Bureba y Las Merindades. No hay que olvidar que muchos de los pueblos de estas comarcas (no en la de Salas) están alejados hasta cinco o seis kilómetros de la carretera nacional, por lo que el tren representaba su mejor y única conexión. Toda esa gente se quedó sin su tren. Y el impacto económico fue inmediato. Hubo numerosos pedidos de madera que no pudieron llegar a su destino. Y con los productos de temporada sucedió lo mismo». Melón cree que, sin duda, la ausencia del tren influyó en la despoblación de muchos de estos pueblos, «que se quedaron absolutamente desangelados». Y que fue, sin duda, una nueva oportunidad perdida, ya que la línea «tenía alternativas».

---

© Copyright Diario de Burgos. All Rights Reserved. Prohibida toda reproducción a los efectos del Artículo 32, 1, párrafo segundo, LPI.

## «Después de pasar el último tren el valle quedó muerto»

R. Pérez Barredo / Burgos

«Aquí no había carretera ni televisión ni nada. Así que quitarnos el tren fue la puntilla». Avelino García, natural de Lermilla, una de las poblaciones del Valle del Homino que contaba con estación del Santander-Mediterráneo habla con tristeza del cierre de la línea. Más aún cuando éste supuso una involución importante para la comarca. «El valle quedó medio muerto después de eso. De aquí salían productos, como abonos para el campo, por lo que se sintió mucho el cierre. Además, era el único medio para salir del pueblo. Y tenía un horario estupendo, porque nos permitía viajar a Burgos por la mañana y regresar al pueblo por la tarde. Para estos pueblos fue terrible. En Lermilla había veinte casas ocupadas todo el año. Ahora sólo quedan una o dos abiertas en invierno», señala. La mayor parte de los vecinos acabaron marchándose a Bilbao, apunta Avelino. La estación de Lermilla-Quintanaruz (está entre ambos pueblos) daba servicio no sólo a estos pueblos, sino a otros de la comarca -Arconada, Abajas, Melgosa, Valdearnedo (deshabitado totalmente desde hace un cuarto de siglo), e incluso Hontomín, a pesar de que está al pie de la carretera general. Y en Lermilla vivían, recuerda Avelino, algunos trabajadores de mantenimiento del ferrocarril; no en vano, en esta estación el tren solía detenerse para repostar agua. «Le hizo mucho daño al valle. Ahora dicen que lo van a convertir en vía verde. ¿Pero quién va a venir aquí?», concluye.



Avelino, vecino de Lermilla.

Patricia

# Diario de Burgos Digital

Domingo, 20 de Septiembre de 2009

Local 20/09/2009 Tema del día / Futuro una alternativa de ocio, turismo y gastronomía

## Un ferrocarril de cine

La Asociación para la Recuperación del Patrimonio Ferroviario impulsa un proyecto para optimizar 20 kilómetros del S-M en la comarca de Salas, donde se rodaron algunas grandes películas del celuloide

R. Pérez Barredo / Burgos

El único tramo que conserva las vías entre Burgos y Ciudad-Dosante es el que separa Trespaderne y Oña. Desde hace unos años, los Amigos del Ferrocarril suelen recorrer algunos kilómetros, y han sido muchos los burgaleses que han podido disfrutar del espectáculo de recorrer el trayecto que discurre por el desfiladero de La Horadada.

Sin embargo, la Fundación de Ferrocarriles Españoles levantará pronto los raíles para hacer del itinerario una vía verde. Los miembros de la Asociación para la Recuperación del Patrimonio Ferroviario (Arpafer) están esperando la confirmación por parte de Adif de la cesión de otro tramo, concretamente entre

Rabanera del Pinar y Barbadillo del Mercado, para poner en marcha lo que han denominado 'Un tren de cine'.

Según explica Antonio Melón, presidente de Arpafer, la idea es dar un uso ferro-turístico de ese tramo de unos 20 kilómetros haciendo funcionar en él vehículos adaptados para moverse por las vías: ciclo-raíles, velo-raíles, aparatos mecánicos con motor que pueden circular a 10 kilómetros por hora y llevar a ocho o diez personas en una zona que ha sido escenario de varias películas de fama mundial, como Doctor Zhivago, El bueno, el feo y el malo, El milagro de P. Tinto, Las Petroleras o El Valle de las Espadas.

«Todo ello va vinculado a un proyecto de explotación turística de la zona, desde la icnitas de Salas hasta el monasterio de San Pedro de Arlanza pasando por los árboles fósiles de Hacinas o la industria chacinera de Castrillo de la Reina. Además, algunos centros y casas rurales de la zona están vinculadas al tren, como en el caso de la estación de Rabanera», apunta Melón.

Salas, centro de operaciones

El centro de operaciones de este 'Tren del cine' estará ubicado en Salas, cuya estación acogerá exposiciones sobre el ferrocarril con material cedido por la Fundación Ferrocarriles Españoles. Esta iniciativa, apoyada por cinco ayuntamientos de la comarca (Barbadillo del Mercado, Salas de los Infantes, Castrillo de la Reina, La Revilla-Ahedo y Cabezón de la Sierra, que firmaron un convenio de colaboración con Arpafer el pasado verano), estará previsiblemente en marcha para la primavera de 2010.



Fotograma de Doctor Zhivago (David Lean, 1965). Las escenas ferroviarias se tomaron sobre las vías del S-M entre Burgos y Soria.

[diariodeburqos.es](http://diariodeburqos.es)

© Copyright Diario de Burgos. All Rights Reserved. Prohibida toda reproducción a los efectos del Artículo 32, 1, párrafo segundo, LPI.