

*Locomotora estacionada en  
Palanquinos en 1968 | XAVIER  
SANTAMARÍA (A. EUSKOTREN /  
MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL).*



# INTRODUCCIÓN

**D**urante siglos, la España de interior anheló una salida al mar. Hasta bien entrada la modernidad, las redes de comunicación terrestre de nuestro país adolecieron de un trazado irregular y deficiente, lastradas por los recorridos históricos, caminos merineros o monacales concentrados en torno a los antiguos núcleos de población medievales que no se habían adaptado a las nuevas necesidades del transporte de viajeros y mercancías, abandonados por la desidia o incapacidad de los gobernantes.

Frente a esa realidad de atraso y aislamiento, surgieron los proyectos de hombres precursores que quisieron comunicar el centro de la península con las periferias costeras. Uno de los propósitos que les movía era conseguir que el trigo de Castilla llegase a los puertos de mar, para permitir así su navegación a los cuatro vientos del mundo. Esos anhelos hicieron que durante los siglos XVI y XVII los reyes impulsaran diversas propuestas para hacer navegables los principales cursos fluviales del interior, los ríos Duero, Tajo y Pi-

suerga, un reto colosal con enormes dificultades técnicas que propició el desarrollo de la tecnología ingenieril.

Sin embargo, no fue hasta mediados del siglo XVIII cuando aquellas ideas de progreso se hicieron realidad mediante la ejecución del Canal de Castilla. En 1753 dieron comienzo las obras en la localidad palentina de Calahorra de Ribas, dentro de un ambicioso proyecto de modernización de la red de transportes impulsado por el marqués de la Ensenada, ministro de Fernando VI. Era la época de la Ilustración, y el ministro ambicionaba comunicar el centro de la península con el puerto de Santander mediante una red de caminos y canales que iban desde Segovia hasta la capital norteña, lo que permitiría lograr una salida rápida y económica para el cereal castellano.

Aquellas obras se prolongaron en el tiempo y no fue hasta 1849 cuando se completaron, siquiera parcialmente, al llegar a Medina de Rioseco. En un período de casi cien años fueron construidos más de 200 kilómetros de canales distribuidos en tres ramales que unieron las poblaciones

# Introducción



*Esclusa del Canal de Castilla en Calahorra de Ribas | EDUARDO GUTIÉRREZ.*

de Alar del Rey, Palencia, Medina de Rioseco y Valladolid.

El Canal de Castilla supuso una auténtica revolución en el transporte por la meseta. Una flota de barcazas arrastradas por recuas de mulas atravesaba navegando la tierra de Campos con relativa ventaja sobre los tradicionales recorridos de carros y arrieros.

## **LA APARICIÓN DEL FERROCARRIL**

Pero el sueño ilustrado fue rápidamente superado por los nuevos tiempos. Un año antes de la conclusión de las obras del Canal, en 1848, se inauguraba la línea de ferrocarril entre las localidades de Barcelona y Mataró,

la primera de España. Los caminos de hierro y la tecnología basada en la energía de vapor constituyeron unos de los pilares fundamentales de la Revolución Industrial y del desarrollo moderno y modificaron para siempre el paisaje de los pueblos y las ciudades por donde discurrieron. A su paso, las sociedades basadas en la economía tradicional fueron transformándose hacia las nuevas formas de organización social y producción capitalista.

El ferrocarril fue destacado como símbolo del progreso por los autores de la época. Azorín, en su libro *Castilla*, recoge una llamativa frase que halló en una guía dedicada a los viajeros de la nueva línea que unía

Madrid y Aranjuez. Esa publicación, al referirse a los efectos benéficos del tren, un medio llamado a entablar una mancomunidad de intereses, ideas y simpatías entre las naciones, llega a afirmar con la mayor solemnidad que *“los pueblos serán felices merced a los caminos de hierro”*.

El tren como medio para alcanzar la felicidad de los pueblos. Como modernísimo remedio con el que paliar las barreras geográficas y el lastre del retraso histórico que había impedido a nuestro país, ya avanzado el siglo XIX, volver a transitar por la senda de la prosperidad. No es de extrañar, por tanto, que al ponerse en marcha un plan para el diseño del mapa ferroviario en España se produjera una efervescencia de ideas y proyectos

empresariales, muchos de los cuales carecían del más mínimo realismo y acabaron durmiendo el sueño de los justos en los archivos de un ministerio o, lo que es peor, llevándose a cabo con fines especulativos o de mero oportunismo político para terminar a los pocos años en la ruina.

Al calor de esa fiebre ferroviaria, desatada en nuestro país a mediados del siglo XIX, fueron constituidas numerosas sociedades crediticias, el germen del capitalismo bancario, alimentadas por el dinero que aportaron inversores franceses, madrileños o catalanes. En ocasiones, era la propia familia real o los miembros de la nobleza beneficiaria de sus prebendas quienes impulsaban algunos de esos proyectos, poniendo en

*Llegada a la estación de Arriba de Medina de Rioseco del tren procedente de Palanquinos | LAWRENCE MARSHALL.*



# Introducción

circulación una ingente cantidad de títulos que cotizaban en Bolsa y que rápidamente perdieron su valor por la escasa rentabilidad del negocio.

En 1864 se produjo la primera crisis bursátil en España, causada por la pérdida de valor de tales inversiones, aunque en esa fase de incipiente capitalismo financiero los efectos de la crisis sólo alcanzaron a minoritarios grupos de inversores pertenecientes a la burguesía o la clase nobiliaria. Ejemplo jocoso de ese movimiento especulativo patrocinado por la jerarquía política y de los riesgos que implicaba incluso para sus propios promotores fue el pago que hizo Isabel II al marqués de Salamanca, conocido especulador de los caminos de hierro que entregó a la reina un lote de obras de arte a cambio de los bonos que ésta poseía de la línea Madrid-Aranjuez. El marqués tuvo que aceptar aquel pago envenenado, pese a que se trataba de papeles prácticamente sin valor alguno, en compensación por otras operaciones ruinosas en las que había embarcado a la borbona.

Pese a todo, el ímpetu de este revolucionario medio de transporte logró abrirse paso, como demuestra el hecho de que en 1901 nuestro país contase ya con 12.000 kilómetros de vía ancha. A Valladolid y Palencia el ferrocarril llegó en 1860, prolongándose poco después su trazado hasta León (1863). Fue entonces, una vez desarrollada la red principal, cuando nacieron los ferrocarriles secundarios que circulaban por un trazado de

menor anchura, en concreto de un metro, trenes que por esa condición fueron denominados de vía estrecha o de vía métrica.

## TIERRA DE CAMPOS

El territorio conocido como Tierra de Campos, al que pertenecen parte de las provincias de León, Zamora, Palencia, Burgos y Valladolid, poseía —y aún lo hace— una riqueza esencial para el hombre: el cereal. Centenares de miles de hectáreas dedicadas en aquella época prácticamente en régimen de monocultivo a estas gramíneas, con las que abastecer a las poblaciones de las grandes urbes nacionales o del extranjero, y cuyo principal problema a la hora de obtener rentabilidad era el precio del transporte.

En esta tierra había proliferado desde la construcción del Canal de Castilla una industria harinera formada por numerosas fábricas y molinos que aprovechaban la energía producida por los saltos de agua establecidos en las esclusas que hacían posible la navegación. En 1860 existían 33 fábricas asociadas a la actividad del Canal, un cauce por el que navegaban 365 barcas, la mayoría de ellas dedicadas al transporte de mercancías —trigo y hierro principalmente—, aunque también había barcos-diligencia que atendían el servicio de viajeros o de correos. Sin embargo,

*Panorámica aérea  
de Tierra de Campos,  
| CARLOS M. MARTÍN.*



# Introducción

ese mismo año, al concluir las obras del ferrocarril de Venta de Baños a Alar del Rey, comenzó el declive inexorable del transporte fluvial.

Surgió entonces una nueva necesidad: conectar los centros de producción del cereal con las líneas de tren ya construidas que llegaban hasta los puertos de mar. Era la única forma de hacer frente a la competencia que suponía el grano procedente de otros países desembarcado en ciudades como Barcelona o Bilbao. De nuevo, como había ocurrido tiempo atrás, volvía la obsesión por llegar hasta el mar.

Ese reto lo asumieron los ferrocarriles secundarios, líneas de ancho métrico —más estrechas, como ya se ha comentado, que las líneas principales y por ello más económicas y fáciles de ejecutar, al requerir menos explanación del terreno— que fueron diseñadas para satisfacer intereses locales, principalmente explotaciones industriales, mineras o agrícolas.

Un ejemplo de este tipo de compañías fue la que, con capital británico, abrió la trinchera del tren a través de la sierra de Atapuerca en busca del hierro de la sierra de la Demanda. Aunque suspendió pagos a los pocos años de explotación, al menos sirvió para destapar una dolina en la que, décadas más tarde, están siendo alumbrados los orígenes de la Humanidad.

## **LAS LÍNEAS DEL SECUNDARIO**

Dejando a un lado los quiméricos proyectos que fueron descartándose a lo

largo de los años por su inviabilidad, en Tierra de Campos se construyeron cuatro líneas de estos ferrocarriles estratégicos. La primera de ellas, inaugurada el 13 de septiembre de 1884 y promovida por la *Compañía del Ferrocarril Económico*, unió las localidades de Valladolid y Medina de Rioseco. Más tarde entraron en funcionamiento las líneas entre Palencia y Villalón (1 de julio de 1912), la de Medina de Rioseco a Villada (28 de octubre de 1912) y la de Medina de Rioseco a Palanquinos (30 de abril de 1915). Las tres últimas fueron explotadas en un primer momento por la *Compañía de los Ferrocarriles de Castilla*, filial de la *Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios*, empresa creada en 1909 y con su sede principal en Francia. Las dos sociedades serían fusionadas en 1934 y darían lugar a la *Compañía de los Ferrocarriles de Castilla y Española de Ferrocarriles Secundarios*, entidad que sería popularmente conocida como *Secundarios de Castilla*. En total, las cuatro líneas de vía estrecha sumaban una longitud de 226 kilómetros, un recorrido jalonado por 32 estaciones de primera, segunda y tercera categoría, a las que había que añadir tres apeaderos. En cuanto al número de empleados, el conjunto de instalaciones ferroviarias sumaba unos 400 trabajadores.

*Grupo de trabajadores ferroviarios  
fotografiados por Antonio Novo 'Toto'  
en la estación de Abajo de Medina de  
Rioseco a comienzos del siglo XX  
| FAMILIA NOVO PÉREZ.*



# Introducción



Estación de San Bartolomé, en Valladolid  
| AMV.

Al margen de periodos puntuales de cierta bonanza económica vinculados a buenas cosechas o al descenso del precio del carbón –lo que significaba abaratar los costes de explotación–, los resultados económicos de las cuatro líneas se quedaron muy lejos de las expectativas con las que iniciaron su actividad las empresas concesionarias. Unas empresas que, por otro lado, tampoco realizaron las inversiones que hubieran sido necesarias para lograr un adecuado mantenimiento y modernización del servicio.

Esa precaria situación hizo que el Estado tuviera que asumir en 1930 la titularidad de línea Valladolid-Medina de Rioseco, que poco después pasaría a ser gestionada, como las otras, por la compañía de *Secundarios de Castilla*. Algunas décadas más tarde, el 16 de marzo de 1965, tras un progresivo declive determinado en gran parte por la creciente competencia del transporte por ca-

retera, la gestión del Secundario pasó a manos del Estado, siendo integrado en la compañía pública *Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha* (FEVE), recién creada. En esos momentos, a pesar de la paulatina reducción de personal, los trenes de Tierra de Campos todavía daban empleo a 287 trabajadores.

El cambio de titular tuvo lugar en un momento en el que el Gobierno había anunciado la aplicación del Plan de Tierra de Campos, un ambicioso programa de inversiones y modernización que pretendía la resurrección de la comarca. Esa circunstancia, unida al nacimiento de un tardío movimiento de reivindicación del tren al margen de criterios exclusivamente económicos, produjo un breve espejismo de futuro. Sin embargo, todas aquellas expectativas se vieron rápidamente defraudadas y al fin, tras un triste proceso de deterioro y abandono, con muchas de sus antiguas estaciones convertidas en simples apeaderos, el *trenín* de Tierra de Campos dejó de circular el 11 de julio de 1969.

La desaparición del histórico ferrocarril se produjo en el contexto de una reestructuración general de

## Número de viajeros del Secundario

(1965-1968)

1965	273.512
1966	198.233
1967	160.345
1968	138.992

los trenes de vía estrecha a nivel nacional, ya que junto a las líneas de Tierras de Campos fueron cerrados otros trazados en distintos puntos del país. Esta decisión hizo que muchos ferroviarios tuvieran que abandonar las poblaciones en las que sus familias habían vivido durante años, en ocasiones durante generaciones, haciendo así desaparecer de esos núcleos uno de sus oficios más característicos. En el caso de los empleados del Secundario, los que no fueron despedidos tuvieron que buscar un nuevo arraigo en las regiones cantábricas de Galicia y Asturias o en el Levante, lugares a los que fueron desplazados por FEVE.

A partir de ese momento comenzó el desmantelamiento de to-

das las estructuras ferroviarias y un acelerado proceso de abandono en el que no faltaron los episodios de rapiña, como explica el autor Julio Martín Aparicio en su libro sobre la historia de los ferrocarriles Secundarios: *“Las estaciones y demás dependencias son abandonadas, salvo en contados casos. Todas las casillas de paso a nivel son saqueadas y demolidas, por gentes sin escrúpulos que arrampan con todo lo aprovechable: puertas, ventanas, tejas, etc. El carrilaje es levantado, así como todos los elementos metálicos del trayecto (puentes sobre cauces fluviales, grúas-puente, básculas, giros de locomotora, etc.) en el periodo comprendido entre 1970 y marzo de 1971”.*

FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA  
— FEVE —

---

**AVISO AL PUBLICO**

**SUSPENSION DEFINITIVA DEL SERVICIO EN TODAS LAS LINEAS  
QUE INTEGRAN LOS DENOMINADOS FERROCARRILES DE CASTILLA**

Para general conocimiento se anuncia que desde las cero horas del día 11 JUL. 1969  
cesará definitivamente el servicio en todas las Líneas que integran los citados

**FERROCARRILES DE CASTILLA**

Por consiguiente desde la expresada fecha no se admitirán facturaciones de ninguna clase, ni se expendirán billetes en o para ninguna de las estaciones de los indicados Ferrocarriles.

*Madrid,* 26 JUN 1969

*Anuncio colocado en las estaciones del Secundario con motivo del cierre del ferrocarril, el 11 de julio de 1969 | ARCHIVO LUIS ROMASANTA.*

*El convoy del Secundario, con un apreciable número de vagones y coches de viajeros, sale de la ciudad de Palencia en 1963*

| LAWRENCE MARSHALL.





# Introducción

## EL LEGADO DEL SECUNDARIO

Los Secundarios nunca fueron trenes muy rápidos ni excesivamente rentables en estrictos términos financieros. Seguramente, su realización fue producto de una época inspirada en las promesas quiméricas del progreso maquinista y en el afán especulador del naciente capitalismo. Pero, a pesar de todo eso, sirvió para que los hombres de Tierra de Campos alumbrasen una nueva esperanza de alcanzar la prosperidad. Por desgracia, el tiempo se encargó de demostrar que aquellas esperanzas nunca se verían colmadas y, aunque nuestro humilde trenecillo cumplió variados servicios de apreciable importancia, comunicando con regularidad a las gentes de los pueblos, las implacables razones de la economía se impusieron a otros

*Durante décadas, el tren fue una estampa cotidiana en la vida de Tierra de Campos, como en la imagen, tomada en Villarramiel | ARCHIVO JULIÁN PRIETO.*



*Trabajadores del tren, entre ellos Valentín Garrote | FAMILIA GARROTE.*

criterios más intangibles, casi podríamos decir que románticos, como son los del servicio público.

El cierre del ferrocarril, acelerado por el desarrollo del transporte por carretera, fue un duro golpe para los pueblos acostumbrados a su diario trajinar. Pronto se pudo comprobar que cerrar una estación significaba limitar las posibilidades de supervivencia de muchas localidades y co-





*Automotor Billard en la estación de Palencia en 1958 | J. ARANGUREN - ARCHIVO L. ROMASANTA.*

marcas, siguiendo a la desaparición del tren la clausura de numerosas industrias y negocios. Llegaba a su fin la década de los años sesenta y cobraba su máxima intensidad un proceso de despoblación y abandono que ha resultado imparable hasta el día de hoy.

Como ya se ha comentado, tras perder su anterior cometido las vías del tren fueron arrancadas con sorprendente celeridad y muchas de las estaciones y de las instalaciones

ferroviarias comenzaron a desmoronarse. A pesar de ello, hoy todavía quedan algunos de aquellos edificios en pie, héroes de ladrillo que desafían la incuria de los tiempos y el desprecio de quienes ignoran lo que los trenes a vapor significaron para las gentes de esta tierra. De cuánta alegría, cuánto hambre, cuánto esfuerzo común y cuántos sueños fueron testigos los vagones de madera y las locomotoras de carbón de nuestros *Secundarios de Castilla*.