

Recopilación de *Boletines informativos* editados en 1.989 sobre “**Santander en 1.900**” por la antigua correduría de seguros SEGSA, ubicada en la calle Cádiz, nº 18 en Santander.

Boletín nº 16

SANTANDER 1.900

“ EL FERROCARRIL II ”

Conforme dejábamos indicado en nuestro anterior “Santander 1.900”, se hacían necesarios estos apuntes sobre los ferrocarriles de vía estrecha para concluir nuestros paseos en tren.

Poco después de iniciarse el último cuarto del pasado siglo, en pleno período de crisis para los intereses mercantiles locales, la posibilidad de inversiones en ferrocarriles –en su nueva dimensión de vía métrica- atrae a los capitales santanderinos, impulsándose con ello abundantes proyectos ferroviarios de carácter provincial. Así, en las dos décadas finales del siglo XIX se generó una red local de vía estrecha en un clima tan activo que hizo escribir a algún cronista “llueven ferrocarriles”.

Cuando el 6 de Julio de 1.896 llega a Santander la primera locomotora que lo hace desde tierras vascas, ces recibida con música y cohetes en presencia de las autoridades locales. Por 12 pesetas –o la mitad si el viaje se hace en tercera y en tan sólo cuatro horas, ya no es necesario utilizar la diligencia para trasladarse a Bilbao.

En efecto, la inauguración del ferrocarril a Bilbao señaló el fin de las empresas de diligencias que habían pervivido hasta entonces, así como también el fin de los transportes que por vía marítima efectuaban algunos vapores desde nuestra bahía.

Este ferrocarril fue el resultante de la fusión de diversas concesiones. Una de ellas, la de Santander a Solares, había entrado en servicio cuatro años antes y se había realizado en ancho de vía de 1.67 metros, ancho que finalmente hubo que disminuirle al prevalecer el de las Compañías bilbaínas concesionarias de otros proyectos fusionados, que los habían realizado en vía de 1 metro. (La Ley

General de Ferrocarriles de 1.877 permitía la posibilidad de estos anchos reducidos en líneas que, como la del Cantábrico, no formaran parte de la red principal del país, concebida en un plan radial desde Madrid).

El hecho de que no se lograra imponer el criterio que sostenía como más conveniente el ancho de 1.64 metros para el ferrocarril Santander-Bilbao impidió la posibilidad de enlaces de nuestra ciudad con el Mediterráneo a través de Bilbao.



Mucho se ha comentado el incendio que sufrió la primera estación provisional que este ferrocarril tuvo emplazada frente al entonces Hotel Europa (lugar del posterior Hotel Bahía), cuya estación y vías impedían el acceso al puerto desde la entonces recién creada calle que recibirá el nombre de Alfonso XIII.

Allí tenían los ferrocarriles de la Costa, o de Bilbao, una estación precaria de estilo tejavanesco, cuya retirada había sido solicitada infructuosamente por parte del Ayuntamiento. La cuestión no era nueva precisamente pues ya a comienzos de aquella década final del siglo XIX se había planteado por algunos ediles el hecho de que los ferrocarriles de la costa estaban intentando aprovecharse de los terrenos terraplenados como nuevos muelles. (Tanto en el ancho de los del norte como en vía métrica aún es posible apreciar el trazado ferroviario que alcanzó el final de la Dársena de Puertochico).

Sea pues que, en 1.902, la Compañía de Santander-Bilbao continuaba sus resistencias a desplazar la ubicación de su estación. El 27 de Abril, tras una asamblea celebrada en la sala de sesiones municipales, se formó una algarada frente a la estación que minutos después, terminó consumida por el fuego.

Para finalizar el conflicto, el Estado se reservó los terrenos correspondientes a la zona marítima y remitió el pleito del emplazamiento de las estaciones a unas negociaciones entre la empresa ferroviaria y el Ayuntamiento.



La nueva estación de Bilbao se ubicó en la calle de Calderón de la Barca, muy cerca del monumento a las víctimas del Machichaco, y respondió a un proyecto de 1.903 obra de Severino Achúcarro.

En base a un criterio muy ornamental, este edificio –con una ampliación de su vestíbulo realizada por Manuel Huidobro en 1.913- pervivió hasta 1.936. Tras unos años nuevamente de provisionalidad, los ferrocarriles de vía estrecha tuvieron su estación definitiva en la actual, obra de L. Gutiérrez Soto finalizada en 1.948.

Si bien hemos optado por mantener estas referencias cronológicas sirviéndonos del hilo conductor que nos proporcionaba el ferrocarril de la Costa o de Bilbao, tenemos necesariamente que dejar constancia de otras Compañías y trayectos de la vía métrica igualmente importantes.

Así, el Santander-Oviedo fue el resultado de la unión de la Compañía del ferrocarril del Cantábrico (Santander-Llanes) con la empresa asturiana que disponía del tramo Llanes-Oviedo. El proyecto cántabro de este ferrocarril tuvo su origen en 1.889 para el trayecto Torrelavega-Cabezón, que pronto quiso incardinarse en otro más ambicioso que uniera las cuencas carboníferas asturianas con Bilbao. El servicio directo Santander-Oviedo fue inaugurado el 20 de Julio de 1.905.

Ferrocarril también importante no exento de un interés minero fue Astillero-Ontaneda, con acceso a Santander mediante la vía del de Bilbao. Inaugurado en 1.902, y clausurado en 1.973, su trayecto pudo haber llegado a formar parte de un proyecto del Santander-Mediterráneo, con el que se soñó en nuestra ciudad desde que la Compañía del norte se hizo con la línea que nos unía a la meseta castellana por Alar del Rey.



Aún cabría mencionarse otros tramos de ferrocarriles locales como de Orejo a Liérganes, de Reocín al puerto de Hinojedo, Traslaviña-Castro Urdiales o –en su recorrido de 38 kilómetros por nuestra provincia- el de la Robla, de capital vasco y destinado al enlace con las cuencas carboníferas leonesas.

En 1.965 se creó FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha), entidad que recoge las líneas de vía métrica que han ido revirtiendo al Estado desde las originarias concesiones privadas.

Vicente García Gil
Colección gráfica: SEGSA