

# **El antiguo ferrocarril entre Segovia y Medina del Campo.<sup>1</sup> El corredor ferroviario abandonado y la vía verde del Eresma**

## **El contexto internacional del desarrollo ferroviario**



A lo largo del siglo XIX la máquina de vapor, aplicada a los medios de transporte, se fue imponiendo a la fuerza del viento, a la de las corrientes de las aguas y a la de los animales de tiro.

En 1807 se consiguió el primer servicio regular de vapores entre New York y Albany. La generalización de la navegación a vapor, no obstante, se retrasaría hasta la aplicación de la hélice a partir de 1855.

Si bien la aplicación de la máquina de vapor a los carriles de hierro fue más tardía, el desarrollo del ferrocarril resultó más espectacular que el de los barcos a vapor. En 1825 se estableció la primera línea regular entre Darlington y Stockton, en Inglaterra. En 1850 la red ferroviaria mundial ya disponía de 35.000 km, muchos de ellos en las antiguas colonias.

## **El contexto nacional**

En España el desarrollo del ferrocarril fue más lento que en los países que promovieron las revoluciones burguesa e industrial. Una Real Orden de 31 de diciembre de 1844 regulaba por primera vez el tendido de la red ferroviaria en nuestro país. La norma fijaba las condiciones básicas para la concesión y explotación de líneas, a construir supuestamente por compañías privadas. Pensemos que en aquella época los Estados, y particularmente los de los países más pobres, no estaban tan desarrollados como ahora: no existían Estados gestores o Estados de bienestar como los que conocemos hoy en día, ni en estructura, ni en capital o solvencia presupuestaria.



A raíz de la promulgación de esta norma el Estado haría concesiones a grupos particulares españoles para diversos tendidos ferroviarios. En 1859 la mayor parte de los concesionarios no habían construido nada y casi todos habían renunciado a sus derechos. La única línea de ferrocarril concedida en

<sup>1</sup> El ferrocarril también tiene sus museos. En Madrid (Paseo de las Delicias, 61) se encuentra un Museo del Ferrocarril (Fundación de los Ferrocarriles Españoles): <http://www.museodelferrocarril.org>. También recomendamos la consulta del coleccionable *Línea del Norte. 150 años de ferrocarril*, editado por el diario *El Norte de Castilla* en 2006 y patrocinado por RENFE. El coleccionable contiene numerosas fotografías en b/n que nos permiten retroceder en el tiempo.

1843 e inaugurada en 1848 fue la de Barcelona-Mataró: 30 km que se cubrían en algo más de una hora a la vertiginosa velocidad de 25 km por hora.

Para que la red ferroviaria se pusiera en marcha en España el Estado comenzaría a conceder ventajas económicas a las compañías que se dedicaran a construir líneas ferroviarias. A partir de la promulgación de la Ley General de Ferrocarriles de junio de 1855 esas ventajas facilitarían, efectivamente, la creación de líneas. En 1875 España ya tenía más de 6.000 km de vías férreas, gracias en parte a la significativa aportación del Estado en forma de subvenciones. Estos dineros públicos provendrían en buena medida del proceso de desamortización. En cuanto al dinero privado, las sociedades de crédito extranjeras, principalmente francesas, jugarían un papel destacado.

---

### **La línea Segovia - Medina del Campo**

El desarrollo de la red ferroviaria en Castilla sería todavía más tardío y contemplaría las mismas o mayores dificultades que en el resto de España. El ramal entre Segovia y Arévalo fue aprobado por Fomento en 1858 pero no llegó a colmatarse. Tampoco entre Segovia y Aranda de Duero, cuya subasta se acordó en 1866.

El 11 de agosto de 1881 se adjudicó la concesión de la línea de ferrocarril entre Segovia y la localidad vallisoletana de Medina del Campo, haciéndose después con la concesión la Compañía del Norte (Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España). La línea sería inaugurada el 2 de abril de 1884 pero que no entraría en servicio hasta el 1 de junio del mismo año, con un total de 92,305 km. Nuestra línea no era ya entonces muy apetecible económicamente, ni por viajeros ni por mercancías: la Compañía del Norte la puso en funcionamiento con la esperanza de que sirviera como primer tramo de una futura comunicación de Madrid con el Cantábrico. Por ella circularían Expresos, Rápidos, Mercancías, Correos (el de Santander)... Con posterioridad se adjudicaría también a la Compañía del Norte la prolongación de la línea hacia la provincia de Madrid, inaugurándose el tramo Segovia - Villalba, como reza una placa en la estación de Segovia, en 1888. Este tramo permanece todavía operativo.

En 1966 RENFE electrificó la línea y en 1984 renovó la vía entre Segovia y Nava de la Asunción para alcanzar velocidades entre 80 y 110 km/h, permaneciendo el resto del trayecto con la infraestructura anterior. Debido a la lentitud de la línea, los ferroviarios se referían a ella como *la senda de los elefantes*. La también lenta dejadez en el mantenimiento de las infraestructuras de la línea, por su falta de rentabilidad, unido a la mejora de las carreteras y al aumento del tráfico por carretera, fue la causa de que entrara, como otras muchas, en *vía muerta*. En 1991 ya sólo recorrían la línea dos trenes de pasajeros y uno de mercancías, ambos a baja velocidad. El 26 de septiembre de 1993 se suprimió el servicio de viajeros.

Posteriormente se desmantelaría el tramo entre Segovia y la localidad vallisoletana de Olmedo de Adaja (unos 70 km), permaneciendo todavía operativo el tramo entre Olmedo y Medina del Campo (unos 22 km) para servir como banco de pruebas de material ferroviario rodante.



## **Vestigios de la línea de ferrocarril Segovia - Medina del Campo (tramo Segovia > Olmedo)<sup>3</sup>. Fotografías de 2008**

Las líneas férreas que quedan fuera de servicio dejan tras de sí un rosario de infraestructuras abandonadas que entran rápidamente en ruina: estaciones propiamente dichas, con sus talleres para el ferrocarril, viviendas de los empleados, dependencias de Correos, cantinas, depósitos de agua, dependencias para el cambio de agujas, almacenes para las mercancías y el ganado...; viaductos, puentes, señales de paso a nivel...; y *balasto*, piedras de granito fundamentalmente que sirven en las vías para amortiguar vibraciones, evitar la deformabilidad del terreno y el crecimiento de vegetación...

El deterioro no se debe únicamente a los elementos naturales, sino también a la rapiña y al vandalismo, actitudes propias del *homo sapiens*. La antigua línea de ferrocarril Segovia-Medina del Campo constata estos hechos.



***A la izquierda: interior, en ruinas, de la que fue estación de Ortigosa de Pestaño (Santa M<sup>a</sup> la Real de Nieva), en el km 36 de la antigua línea ferroviaria (todas las estaciones tenían un diseño similar). A la derecha: dependencias para talleres, en la estación de Segovia.***



***A la izquierda: puente de hierro, que da nombre a este barrio segoviano, en el km 1 de la antigua línea ferroviaria. A la derecha: bifurcación de la vía hacia Segovia (izquierda) y Villalba (derecha), también en el km 1.***

<sup>3</sup> Son de apreciar las fotografías, de 1884, de puntos y momentos de la línea, que expone GONZÁLEZ, R.: *Segovia en la fotografía del siglo XIX* (colección Juan Fco Sáez). Segovia, Doblón, 1997, pp. 118-127.



***Entrada y salida del túnel nº 1 (túnel de Perogordo), en el km 2.***



***A la izquierda: antigua estación de Montanares de Eresma, en el km 13. A la derecha, señal: "¡Ojo al tren, paso sin guarda!", en el km 15.***



***A la izquierda: túnel nº 2 (túnel de Ahusín), en el km 19, al poco de pasar el apeadero de Ahusín. A la derecha: estación de Yanguas de Eresma (San Pedro), en el km 24 (final del primer tramo de la vía verde).***



***Puente sobre el Eresma en el km 25.***



***A la izquierda: paso bajo la antigua vía, en el km 29. A la derecha: el corredor en su km 32, en Miguel Ibáñez, donde la proximidad de aguas subterráneas han propiciado el crecimiento de vegetación.***



***A la izquierda: estación de Ortigosa de Pestaño (Santa María de Nieva), en el km 36, con la vieja marquesina en el andén. A la derecha: estación de Nava de la Asunción, en el km 48.***



***Puente de hierro sobre el río Voltoya, en el km 54.***



***Estaciones de Coca (km 55) y de Ciruelos de Coca (km 59).***



***Kilométrico y estación de Olmedo de Adaja en el km 70,8. En el tramo comprendido entre las estaciones de Ciruelos de Coca y Olmedo es donde el corredor aparece más desdibujado, no tanto por la naturaleza geológica del terreno, cuanto por las actuaciones humanas: en un punto concreto, el lecho abandonado del antiguo corredor aparece convertido en campo de cultivo.***

La actual vía verde del Eresma transcurre, por el momento, hasta el km 24,7 (antigua estación de Yanguas de Eresma, en San Pedro) del corredor ferroviario abandonado de la línea que unía Segovia con la localidad vallisoletana de Medina del Campo. Como hemos señalado, el corredor ferroviario está desmantelado entre Segovia y la localidad, también vallisoletana, de Olmedo de Adaja (Km 70,8), permaneciendo operativo el tramo que continua desde Olmedo hasta Medina del Campo (unos 22 km), para servir como banco de pruebas de material ferroviario rodante.



**Comienzo, y final del primer tramo, de la vía verde del Eresma**



### **Interrupciones del antiguo corredor por la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Segovia-Valladolid**

La Línea de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid irrumpe en el antiguo corredor ferroviario, y lo interrumpe, en los siguientes puntos:

-Entre los km 4 y 9 del corredor ferroviario abandonado, la línea del Tren de Alta Velocidad (LAV) cruza al menos en dos ocasiones, mediante viaducto la primera vez, el lecho del antiguo ferrocarril, circulando próximo u ocupándolo, y quedando ya sin estructura de paso sobre la CL-605 el antiguo trazado ferroviario.

-En el final del km 37 y el km 38, después de la antigua estación de Ortigosa de Pestaño, la línea del Tren de Alta Velocidad ocupa el antiguo corredor ferroviario, cruzándolo después prácticamente a la vez que lo hace

sobre el arroyo Balisa (km 40,2), al poco de dejar la ermita de la Virgen del Pozo Viejo.

-Otros cruces: km 53, antes de llegar a la estación de Coca; km 61, al poco de pasar la estación de Ciruelos de Coca; km 63.



***Pasos sobre el río Voltoya: más de 100 años de tecnología a poco más de 100 metros.***