



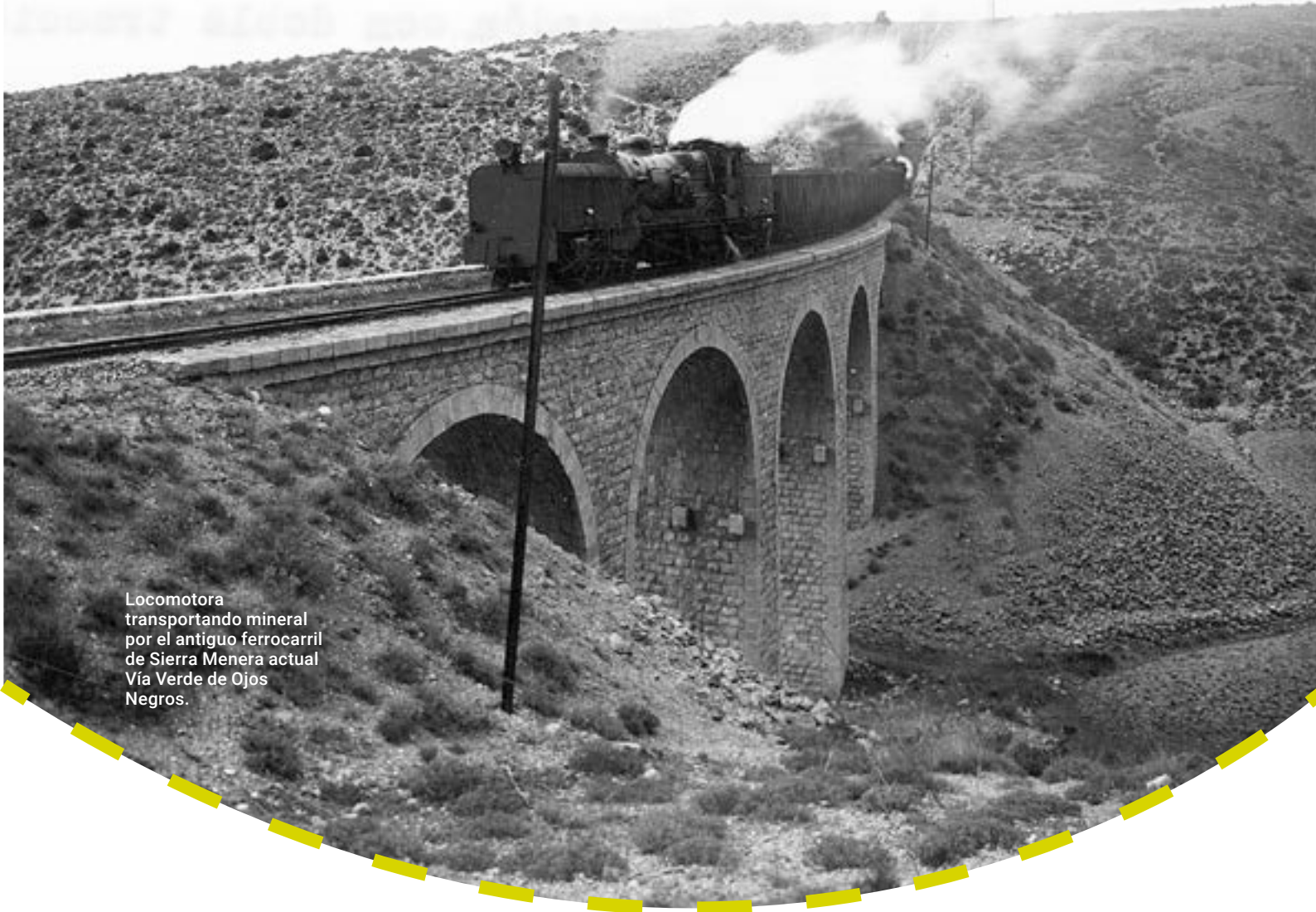
Una aproximación a las causas que motivaron los cierres de infraestructuras ferroviarias en España en perspectiva histórica

Durante el siglo XX nuestra red ferroviaria vivió su período de consolidación y madurez. Fue durante esa centuria cuando el sistema ferroviario español comenzó a conocer la competencia de la carretera y los efectos de la misma sobre las líneas ferroviarias más distantes de los grandes corredores de tráfico. Estas circunstancias, sumadas a las debilidades de nuestra economía durante el franquismo y al fin del ciclo productivo para muchas de estas explotaciones ferroviarias, propiciaron el cierre o el abandono de más de siete mil kilómetros de líneas ferroviarias hasta ese momento operativas o que todavía se encontraban en fase de construcción. En este artículo se indaga en torno a la dinámica de este proceso y se cuantifica en qué medida estos antiguos trazados ferroviarios se han reconvertido en Vías Verdes.

- **Texto:** Francisco Polo Muriel, historiador y director del Museo del Ferrocarril de Madrid. FFE
- **Fotos:** FFE-Vías Verdes y Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid

Líneas ferroviarias en desuso y reconversión. El pasado ferroviario

Foto: Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid (COMPANÍA MINERA DE SIERRA MENERA, S.A.).



Locomotora
transportando mineral
por el antiguo ferrocarril
de Sierra Menera actual
Vía Verde de Ojos
Negros.

El Programa Vías Verdes comenzó su andadura en el año 1993 con la realización de un Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso, acometido desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Este primer balance cuantitativo y cualitativo sobre la red ferroviaria susceptible de usos alternativos comenzó a elaborarse unos meses después de que en España se produjera la primera inauguración de una Línea de Alta Velocidad. En concreto, la apertura en abril de 1992 de la línea entre Madrid y Sevilla, primer eslabón de una nueva red ferroviaria en ancho europeo que alcanza hoy en día los 3926 kilómetros dedicados a la operación de trenes de Alta Velocidad. Esta nueva red vino a complementar a otra de ancho ibérico que, desde el año 1968, con la inauguración del ferrocarril directo entre Madrid y Burgos, había registrado apenas sensibles crecimientos, dado que las aperturas, hasta 1992, de los nuevos kilómetros de líneas en explotación correspondieron principalmente a pequeñas líneas y cortos tramos dedicados a la implantación o ampliación de una incipiente red de Cercanías, que comenzó a eclosionar desde mediados de la década

de 1970. Igualmente, la red de vía estrecha, principalmente de ancho métrico, experimentó un paulatino crecimiento desde 1950 hasta 1972 correspondiéndose con el dilatado proceso de construcción y apertura de tramos del Ferrocarril Ferrol-Gijón. Sin embargo, en ambas redes y de forma coetánea, se produjo también una importante pérdida de sus capacidades operativas al clausurarse un buen número de líneas de débil tráfico, consideradas altamente deficitarias, alcanzándose su momento culmen en el año 1985.

El referido Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso contabilizó hasta 7684 kilómetros de líneas cerradas al tráfico en las redes públicas de ancho ibérico y de vía estrecha y sacó a la luz para su potencial reutilización otra red pública, inconclusa, cuya proyección se gestó en la década de 1920 durante la dictadura de Primo de Rivera, poniéndose fin a su proceso constructivo durante el período de desarrollismo económico de la década de 1960. Al mismo tiempo, este Inventario identificó un importante número de líneas ferroviarias de naturaleza y gestión privada, vinculadas principalmente a cotos mineros,

Inventario de líneas ferroviarias en desuso en España. 1993





Línea Murcia-Caravaca de la Cruz. Inauguración 1933.

las cuales finalizaron su vida activa cuando cesó el ciclo económico de explotación de estos recursos o cuando fueron sustituidas por otras redes de transporte, como la carretera.

Así pues, **este vasto patrimonio cultural ferroviario en desuso se fue generando a lo largo de diferentes períodos del siglo XX**, respondiendo su clausura a decisiones políticas motivadas, entre otras circunstancias, al débil tráfico que venían soportando y a un acusado déficit económico derivado, por una parte, por la competencia generada por la carretera y, por otra, por la escasa inversión económica para el mantenimiento y la modernización en determinadas líneas y ramales, buena parte de ellas distantes de los grandes corredores de tráfico ferroviario y en donde el éxodo migratorio hacia las grandes ciudades estaba produciendo importantes vacíos poblacionales. Por todo ello, se hace preciso describir en qué contexto se fue originando este proceso de cierres de líneas con el fin de contar con una aproximación a las causas que los motivaron y despertar el interés por un patrimonio cultural vinculado a la obra pública, ahora en desuso, que requiere su conocimiento e investigación para seguir promoviendo su recuperación y conservación.

La dinámica evolutiva de la red ferroviaria española durante el siglo XX

A comienzos del siglo XX, la mayor parte de la red ferroviaria de ancho ibérico (hoy en día conocida como red convencional) que se había proyectado durante el siglo anterior se

encontraba ya operativa. Igualmente sucedía con las líneas de vía estrecha que se fueron abriendo al tráfico de manera paulatina desde el último tercio del siglo XIX. No obstante, ambas redes contaban todavía con algunas líneas no culminadas y cuyas concesiones habían sido aprobadas y otorgadas a las empresas privadas que explotaban el ferrocarril en España.

Acabada la Primera Guerra Mundial (PGM) la situación económica de la mayor parte de las compañías ferroviarias que operaban en España había empeorado de manera notable, respondiendo dicha coyuntura a diferentes circunstancias: encarecimiento de precios de las materias primas y de los salarios, sobreexplotación de la red (debido a los incrementos de los tráficos registrados por el estatus de neutralidad en el que se situó España) y elevación de las cargas financieras, entre otras. En este contexto de inestabilidad económica y tras estudiar las posibilidades de un rescate anticipado de las concesiones para su posterior nacionalización, se produjo en 1923 la llegada a la jefatura del Gobierno del general Miguel Primo de Rivera. La dictadura de Primo de Rivera aprovechó buena parte de los estudios llevados a cabo tras la terminación de la PGM para promulgar en 1924 el Estatuto Ferroviario, mediante el cual se modificó el anterior régimen ferroviario y permitió una mayor presencia del Estado en la gestión ferroviaria. Fue en este contexto también en el que se diseñó, como parte de una política de expansionismo económico y de inversión pública por parte del Estado, un ambicioso

Vista del recinto
ferroviario Línea
Játiva-Alcoi.
Inaugurada en
1903.



©Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid (RIBERA COLOMER, FRANCISCO)

Plan de Obras Públicas que contemplaba la mejora y la ampliación de la red ferroviaria, utilizando para ello un instrumento financiero de nueva creación durante este período, como fue la Caja Ferroviaria del Estado. Así pues, en marzo de 1926 se aprobó el Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción, también conocido como Plan Guadalhorce, en recuerdo de su impulsor, Rafael Benjumea y Burín, conde de Guadalhorce, durante su período como ministro de Fomento. Mediante este Plan se reactivó la construcción de las líneas que ya venían siendo impulsadas por el propio Estado, como las siguientes: Lérida-Sant Girones (abierta al servicio en 1951 hasta Poble de Segur), Ferrol-Gijón (inaugurada en su integridad en 1972) y Ontaneda-Calatayud. Asimismo, se impulsó la construcción de nuevas líneas: Zamora-Orense-Coruña (inaugurada en su integridad en 1958), Madrid-Burgos (1968), Cuenca-Utiel (1947), Soria-Castejón (1941), Bargas-Toledo (1938), Huelva-Ayamonte (1936), Murcia-Caravaca de la Cruz (1933), Baeza a Lérida por Albacete, Puertollano a Marmolejo, Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena, Jerez a Almargen, Alicante-Alcoy, Cartagena-Totana, Zafra-Villanueva del Fresno. En resumen, el Plan se diseñó con el objetivo de ampliar la red ferroviaria española en 3900 kilómetros.

También durante la dictadura de Primo de Rivera se creó el organismo público Explotación de los Ferrocarriles por el Estado (EFE) con el fin de aglutinar dentro del mismo a

aquellas líneas ferroviarias que eran abandonadas por su concesionario o cuya concesión expiraba. Con la promulgación de la Ley de Ordenación Ferroviaria de 1941 este organismo público pasó a centrarse exclusivamente en la explotación de los ferrocarriles de vía estrecha y seguiría acogiendo nuevas líneas ferroviarias que contaban en esos momentos con una situación económica muy maltrecha. Algunas de ellas sucumbieron y se decretó su clausura. Así sucedió en 1954 con el ferrocarril entre Fuencarral y Colmenar Viejo, en 1959 con el Girona-Palamós y en 1964 con los ferrocarriles entre Valdepeñas y Puertollano, Onda al Grao de Castellón y Castro Urdiales-Traslaviña.

En este contexto, concretamente en el año 1962, se hizo público el informe que la Comisión del Banco Mundial, encabezada por el economista Hugh Ellis-Rees, elaboró sobre la economía española, en el que se recogían recomendaciones para la modernización de sus diferentes sectores. **El referido informe sirvió para establecer las bases de los futuros planes económicos a impulsar por los gabinetes tecnócratas de la Dictadura y para obtener los préstamos necesarios para poner en marcha planes de modernización en ciernes, como fue el caso de la propia Renfe.** Entre las recomendaciones que emanaban del informe se encontraba la paralización de todas las obras de construcción de líneas ferroviarias vinculadas al Plan Guadalhorce, excepto el ferrocarril directo entre Madrid y



Burgos, que fue inaugurado en 1968. Asumida tal recomendación por el Gobierno, quedaron finalmente sin abrir al tráfico en torno a 1200 kilómetros de trazados ferroviarios todavía no concluidos, tras haber sido explanados buena parte de los mismos, construidas obras de ingeniería (puentes y viaductos), túneles, estaciones y recintos ferroviarios.

Los efectos del informe del Banco Mundial

En este nuevo contexto de racionalización económica, el Plan Decenal de Modernización (PDM) de Renfe (1964-1973), influido por las recomendaciones del informe del Banco Mundial, incorporó un capítulo dedicado a la supresión de líneas ferroviarias de tráfico débil en el que se avanzaba una primera cuantificación, que alcanzaba hasta un total de 2200 kilómetros considerados susceptibles de ser clausurados. Si bien, para ello, se precisaba contar previamente con estudios e informes pormenorizados para cada una de las líneas seleccionadas. Así pues, en línea con lo establecido en el PDM y siguiendo las recomendaciones establecidas por el Banco Mundial en 1962 y las conclusiones de un se-

gundo informe complementario de diciembre de 1963, se elaboraron estudios particulares para el cierre y desmantelamiento de un primer grupo de líneas, ramales y tramos. Estas primeras, cuyo número total de kilómetros ascendía a 234, se localizaban en Andalucía (San Francisco de Guadaira a Carmona Baja, Jerez de la Frontera a Bonanza, Baena a Luque y Linares San José a Baeza), Extremadura (Villanueva de la Serena a Logrosán), Castilla-La Mancha (Bargas-Toledo, Santa Cruz de la Zarza-Villacañas) y Aragón (Zuera-Bifurcación Turuñana). Todas ellas se caracterizaron por ser de corta extensión y adyacentes a otras líneas ferroviarias de mayor rango.

Finalmente, Renfe hizo efectivos el 1 de octubre de 1965 los cierres aprobados por el Gobierno a través del Decreto 4129 de 17 de diciembre de 1964, por el que serían clausurados finalmente 204 kilómetros de tramos y líneas considerados altamente deficitarios, iniciándose a partir de ese momento una senda racionalizadora que desembocó en la preparación de hasta once propuestas más de líneas para su estudio y valoración.

Así pues, entre los años 1965 y 1971 las once nuevas propuestas de cierres elaboradas

Línea Girona-Palamos, clausurada en 1964. Actualmente Camino Natural Vía Verde del Carrilet Girona-San Feliu de Guixols.

Estación de Béjar en Salamanca se localiza en el Camino Natural Vía Verde Ruta de la Plata.

afectaron a 42 líneas y ramales, suponiendo hasta un total de 2580 kilómetros susceptibles de ser clausurados. Finalmente, solo seis líneas de las 42 líneas consumaron sus cierres en los primeros años de la década de 1970 (Alguazas-Caravaca de la Cruz, Espeluy-

Linares, Guadajoz-Carmona Alta, La Calahorra-Alquife, Bifurcación Los Prados-Cerro del Hierro, Marchena-Valchillón y Puebla de Híjar-Tortosa), alcanzando las clausuras de estas líneas un total de 358 kilómetros. Igualmente, fue en esos mismos años cuando algunas

©Foto: FFE – Vías Verdes



otras líneas suspendieron su actividad para el tráfico de viajeros o mercancías, para ser definitivamente clausuradas años más tarde o mantener parcialmente su actividad. En esta última casuística se encontraron las líneas Almendricos-Águilas o Valencia-Ribarroja, las cuales siguen manteniendo tráficos de viajeros vinculados a sus respectivos núcleos de Cercanías, o las líneas entre Toral de los Vados-Villafranca del Bierzo y Zafra-Jerez de los Caballeros, dedicadas exclusivamente al tráfico de mercancías. De esta propuesta de 1971 solas líneas Betanzos-Ferrol, Ciudad Real-Manzanares, Espeluy-Jaén, Xátiva-Alcoi, Lleida-Pobla de Segur, Redondela-Santiago-Coruña, Ripoll-La Tour de Carol, Torralba-Soria y Zafra-Huelva siguen siendo plenamente operativas.

Por otra parte, en la red de vía estrecha, tras la creación en 1965 de la nueva empresa pública Ferrocarriles de Vía Estrecha (Feve), en la que se integraron todas las líneas operadas hasta ese momento por EFE, se comenzaron a utilizar los mismos criterios y planteamientos que se establecieron para analizar la situación de las líneas altamente deficitarias en la red de ancho ibérico. **Las peculiaridades de esta red de vía estrecha, configurada por líneas en buena medida aisladas territorialmente y con un escaso aprovechamiento de sinergias y de economías de escala, favorecieron que, hasta mediados de la década de 1970, se produjera una cascada paulatina de cierres, alcanzando la cifra de 1860 kilómetros.**

Los cierres de 1985

Finalizada la Dictadura y tras la llegada al Gobierno democrático del primer gabinete socialista, se redactó el Contrato Programa Estado-Renfe 1984-1986. En el mismo se estableció el necesario cierre, total o parcial, de las líneas consideradas altamente deficitarias, la mayor parte de las cuales ya habían sido identificadas en estudios anteriores, como los elaborados por la propia Renfe entre los años 1965 y 1971. Entre ellas se encontraban líneas de gran entidad como la que había configurado el Ferrocarril Santander-Mediterráneo, entre Calatayud y Ciudad-Dozante o las líneas Jaén-Campo Real-Linares y Almorchón-Córdoba. A éstas se sumaron dos

grandes líneas transversales, como fueron las que unen Plasencia con Astorga (la conocida como Ruta de la Plata) y Valladolid con Ariza. En estas dos últimas, una vez suspendidos los servicios de viajeros, se mantuvieron los tráficos de mercancías durante diez años más, hasta que se decretaron los cierres definitivos y se iniciaron los correspondientes procesos de desafectación.

En definitiva, el balance cuantitativo de líneas y ramales de ancho ibérico explotados por Renfe y clausurados entre los años 1965 y 1996 ascendió a un total de 2416 kilómetros, doscientos más de los considerados ya con potencialidad para su cierre en el PDM (1964-1973). Todo ello ratificó que los criterios y planteamientos económicos que se pusieron en marcha durante el desarrollismo de las décadas de 1960 y 1970 en España se mantuvieron también tras la recuperación de la democracia, si bien el contexto socioeconómico y político era ya bastante diferente. Si los criterios de racionalización económica que se impusieron en las décadas de 1960 y 1970 sirvieron para que se consiguiera el apoyo del Banco Mundial a la modernización de la economía española y, por ende, a la de sus infraestructuras de transporte, ya en la década de 1980, con una recuperada democracia, el objetivo no fue otro que el de la integración en la Comunidad Económica Europea, cuya adhesión finalmente se alcanzó en 1986, y la obtención progresiva de los indicadores de crecimiento de sus Estados miembros.

La reconversión de los antiguos trazados ferroviarios en vías verdes: un balance treinta años después

A la altura de 1993, el Plan Tejido Verde, promovido desde el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, impulsó la reutilización de infraestructuras lineales fuera de uso para actividades de ocio, entre las que se encontraban estas antiguas infraestructuras ferroviarias. Transcurridos 30 años desde la puesta en marcha de dicho Plan y una vez expuesta la dinámica evolutiva de nuestra red ferroviaria y conocidos, *grosso modo*, los argumentos por los que determinadas líneas de naturaleza pública acabarían siendo

clausuradas, conviene conocer en qué medida estas líneas, junto con otros trazados de naturaleza y gestión privada y que igualmente fueron cerrados al tráfico, han sido reacondicionados en estas últimas tres décadas como vías verdes. Pues bien, si nos atenemos a los itinerarios que hoy en día tienen tal consideración y que se pueden conocer a través de la página web de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (www.viasverdes.com), se puede indicar que a fecha de 2023 y en función del origen o procedencia administrativa de los mismos en el momento de decretarse su clausura o suspensión definitiva de las obras de ejecución, estos se distribuyen como se indica en el cuadro de abajo. Como puede verse el mayor porcentaje de trazados reutilizados como vías verdes corresponden a infraestructuras que fueron mantenidas y operadas por la empresa pública Renfe hasta la publicación de la Ley del Sector Ferroviario de 31 de diciembre de 2004, que estableció la desaparición de dicha empresa pública y la aparición del Adif y de Renfe Operadora. De estos 1219 kilómetros que fueron operados por Renfe y que hoy en día han sido reconvertidos en vías verdes, 338

kilómetros corresponden a líneas que fueron cerradas durante la década de 1970 y el resto, 881 kilómetros, a las clausuradas a partir del decreto de cierre de 1985. En cuanto a los kilómetros reconvertidos en vías verdes pertenecientes al Adif y Eusko Trenbideak se ha de indicar que corresponden a tramos de vía que han quedado fuera de uso por mejoras de trazado.

Conclusiones

Los estudios y análisis socioeconómicos sobre las líneas deficitarias de naturaleza pública comenzaron a realizarse durante la década de 1960 y buena parte de las decisiones que se tomaron en esos años y en otros posteriores se fueron esbozando en aquella década. El atraso económico que tuvo España en los momentos en los que se presentó el informe del Banco Mundial de 1962 dejó muy latente la necesidad de introducir importantes cambios estructurales en nuestra economía, lastrada en buena medida por la pervivencia de un régimen político autoritario que se mantuvo hasta el año 1975. La metodología que se estableció para analizar la situación de estas líneas en los años sesenta sirvió también

Procedencia administrativa	Kilómetros acondicionados como Vías Verdes	%
Pública (construcción inacabada)	400	12,53
Pública (Renfe hasta 2005)	1219	38,19
Pública (EFE hasta 1965)	6	0,19
Pública (Feve desde 1965 y hasta 2013)	665	20,83
Pública (Adif desde 2005)	58	1,82
Pública (Diputaciones Forales)	48	1,50
Pública (Eusko Trenbideak)	5	0,16
Pública (Otros)	14	0,44
Privada (Ferrocarriles Mineros)	756	23,68
Otras	21	0,66
TOTAL	3192	100,00

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2023

Nota: El conjunto de líneas ferroviarias en desuso de naturaleza pública, tanto de vía ancha como estrecha procedentes de Renfe, EFE, Feve o de construcción inacabada, son de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).



para los estudios que se elaboraron a partir de 1982. Así pues, a lo largo del texto se han esbozado las motivaciones que impulsaron esos cierres y se ha dado a conocer cuál fue el balance de los mismos para el conjunto de la red.

A falta de una red ferroviaria de carácter secundario en España, que hubiera podido seguir dando vida a las líneas de débil tráfico para la potencial circulación de servicios regionales o trenes históricos, es un hecho que el Programa Vías Verdes ha dado una nueva utilidad a estos antiguos trazados ferroviarios, los ha rescatado de su abandono para que vuelvan a prestar, con otras claves y objetivos, nuevos servicios al conjunto de la sociedad. Y lo ha hecho a partir de una demanda social, surgida desde las propias comunidades locales. Con estos reaprovechamientos **se ha favorecido la recuperación de un patrimonio público y se ha reactivado la memoria colectiva ligada a este modo de transporte.** De esta forma, esta huella ferroviaria seguirá estando presente, no solo a través de sus trazados, obras de ingeniería y edificaciones recuperadas, sino también en el

recuerdo de aquellas generaciones que conocieron estos ferrocarriles, favoreciendo así la transmisión de esas experiencias, incentivando la investigación sobre el impacto de estos ferrocarriles en sus respectivos territorios y recuperando documentos y vestigios vinculados a los mismos. Sin duda, los antiguos elementos que se conservan y que formaron parte de **estas antiguas explotaciones ferroviarias constituyen el eslabón de enganche con uno de los mayores procesos de cambio económico de nuestra historia contemporánea, la Revolución Industrial.** Ese es nuestro reto, que no solo sean soportes para nuevas prácticas de ocio y movilidad sostenible, sino que todas las actuaciones que sobre ellas se ejecuten se acompañen de intervenciones y acciones que evidencien su origen ferroviario, su papel en la historia del territorio al que sirvieron. Y en ese territorio viven y vivieron generaciones que usaron estos trenes, que conservan esa memoria vital que es obligado referenciar y evidenciar, para que los nuevos usuarios de esos viejos trazados sean plenamente conscientes del legado patrimonial por el que transitan. 🌱

Estación de Logrosán. Línea Villanueva de la Serena-Logrosán, clausurada como consecuencia del Informe del Banco Mundial de 1962.