

El Cierre de líneas de ferrocarril en España: Línea de Valladolid a Ariza (1895 – 1985). Rosa M^a Camazón Misiego. RENFE

1.INTRODUCCIÓN.

Este trabajo analiza un proceso relativamente reciente en la historia del ferrocarril en España: el cierre de líneas ferroviarias al servicio público que tuvo lugar en 1985.

Aunque existe abundante bibliografía sobre el ferrocarril¹, los estudios se han centrado en la construcción y explotación del mismo, quedando el capítulo de “fracasos ferroviarios” sin abordar en profundidad. En este capítulo se encuadrarían ferrocarriles *non natos* y cierre de líneas. En España existen actualmente 7.000 kilómetros de líneas férreas fuera de servicio o que nunca llegaron a tenerlo por quedar inconclusas las obras de construcción² (por ejemplo, la línea Alicante-Alcoy, fue realizada pero nunca entró en funcionamiento). No obstante, a pesar de estos “fracasos”, el ferrocarril ha seguido evolucionando, a la par o por delante de otros medios de comunicación. Actualmente es más rápido, más seguro y menos contaminante que los restantes medios de transporte terrestres.

En el contexto del cierre de líneas, este trabajo profundiza en el ferrocarril de Valladolid a Ariza, sobre el que Pedro Pintado Quintana ha escrito el libro “El Ferrocarril Valladolid-Ariza”, que describe detalladamente las características técnicas del material y estaciones, así como la historia de la misma. También existen algunos artículos en prensa ferroviaria que, en ningún caso, analizan el cierre de la línea.

Aunque el núcleo fundamental de este trabajo es el cierre de la línea mencionada, creo que es muy importante situar este hecho dentro de la política económica de RENFE y del Gobierno en aquella época; porque no fue un hecho aislado, sino que, en 1985 se cerraron casi 3.000 kilómetros de líneas férreas de tramos secundarios, consideradas deficitarias.

El hecho de centrarme en la línea Valladolid-Ariza, responde a una curiosidad que tengo hace tiempo. En Aranda de Duero, viví este acontecimiento en mi infancia, ya que mi padre era maquinista de aquella línea. Recuerdo que se comentaba que era injusto y erróneo este cierre, que era una línea muy llana, con pocos túneles y que la remolacha daba mucho dinero. En el ambiente ferroviario de Aranda, la conveniencia del arreglo de la línea era indudable. Las personas de la generación de mis padres nunca han podido entender por qué pasó aquello que alteró profundamente sus vidas (Los ferroviarios de Aranda de Duero que trabajaban en esta línea tuvieron que trasladarse a Madrid o a Valladolid, o prejubilarse si tenían la edad requerida, lo mismo que el resto de los trabajadores de las estaciones afectadas).

Por este motivo, he decidido investigar la documentación existente, con la pretensión de arrojar alguna luz sobre un hecho que fue determinante en mi vida y en la de muchas personas que conozco.

2.EL CIERRE DE LINEAS DE FERROCARRIL EN ESPAÑA

En 1959, en el contexto de la apertura de España hacia Europa y dentro del marco del Plan de Estabilización, se realizó el primer estudio de las líneas deficitarias de RENFE y se llegó a la conclusión de que era necesario tomar medidas urgentes al respecto. Se

¹ Muñoz Rubio (1995): RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público. Wais San Martín (1985): *Historia de los ferrocarriles españoles*. Pintado Quintana (1995): *El ferrocarril Valladolid a Ariza, 1895-1995*. Tortella Casares (1999): *El desarrollo de la España contemporánea: Historia económica de los siglos XIX y XX*.

² *Memoria medioambiental RENFE 2001*, pág 28

realizaron seis estudios sobre el ferrocarril español en líneas generales y varios sobre casos de líneas particulares. Como resultado de estos estudios solo se cerró el tramo San Francisco de Guadaira - Carmona Baja, en la provincia de Sevilla.

La venida a España en 1963 de una Misión del Banco Mundial, puso de nuevo la cuestión sobre el tapete. Como resultado del “Informe complementario” que se elaboró entonces, se cerraron 88 Kilómetros de vía en Andalucía y La Mancha; y se acordó realizar otro estudio para el cierre o reducción de 374 kilómetros de líneas férreas en Andalucía y Cataluña. Todos estos estudios y cierres de líneas afectaron a tramos de red secundaria³

En 1964, se estableció el “Acuerdo con el Banco Mundial” para suspender servicios en líneas no rentables.

En el “Estudio y propuesta de cierre de 214 kilómetros de líneas deficitarias”, se acordó el cierre de 200 kilómetros de líneas no rentables y se establecieron los criterios y el proceso de cierre de estas líneas. También se realizó una comparación entre los costes de transporte, tanto de viajeros como de mercancías, por carretera y por ferrocarril para un periodo de 25 años. La conclusión final fue que el coste del transporte por carretera era menor en un 50 por ciento que el transporte por ferrocarril.

Este mismo año, 1964, se decidió la modernización de RENFE, *con motivo de las nuevas condiciones de competencia creadas por otros medios de transporte, que conllevan necesariamente la transformación de red española*⁴.

En Julio de 1970 se realizaron, de nuevo, “estudios de explotación económica y cierre de líneas”. Estos estudios se enmarcaron dentro del contexto europeo de cierre de líneas de ferrocarril en varios países (Bélgica, Suecia, Francia, Alemania Occidental e Inglaterra). Basándose en experiencias internacionales, establecían el límite mínimo transportado para considerar una línea rentable en un millón de Toneladas por kilómetro al año, tanto para el transporte de mercancías como para el de viajeros. Se extrajo como conclusión que el transporte de viajeros era más deficitario que el de mercancías.

En esta ocasión 2.600 kilómetros de vía fueron sometidos a estudio, en su mayoría ramales y líneas secundarias, analizando la rentabilidad de estos tramos dentro de la red española y comparándolo con otros medios de transporte (carretera). Se incidió de manera especial en la necesidad de adaptar el ferrocarril a las nuevas necesidades del mercado competitivo, lo que implicaba el *saneamiento económico del ferrocarril*⁵.

Por consejo del Banco Mundial, se encargó el estudio y la elaboración de un método para encontrar soluciones específicas al problema del ferrocarril español, al economista norteamericano Mr. Ralph E. Rechel. Como consecuencia de este trabajo se cerró el tramo Marchena-Valchillón, provincia de Sevilla.

3.EL FERROCARRIL VALLADOLID-ARIZA: CÉNIT Y OCASO.

La línea constaba de 254,251 kilómetros de vía única sin electrificar, y discurría por cuatro provincias: Valladolid, Burgos, Soria y Zaragoza. Contaba con 29 estaciones, de las que tres eran de primera categoría (Valladolid, Aranda de Duero y Ariza), cuatro de segunda (Peñafiel, Osma, Almazán y Coscurita) y el resto de tercera y cuarta.

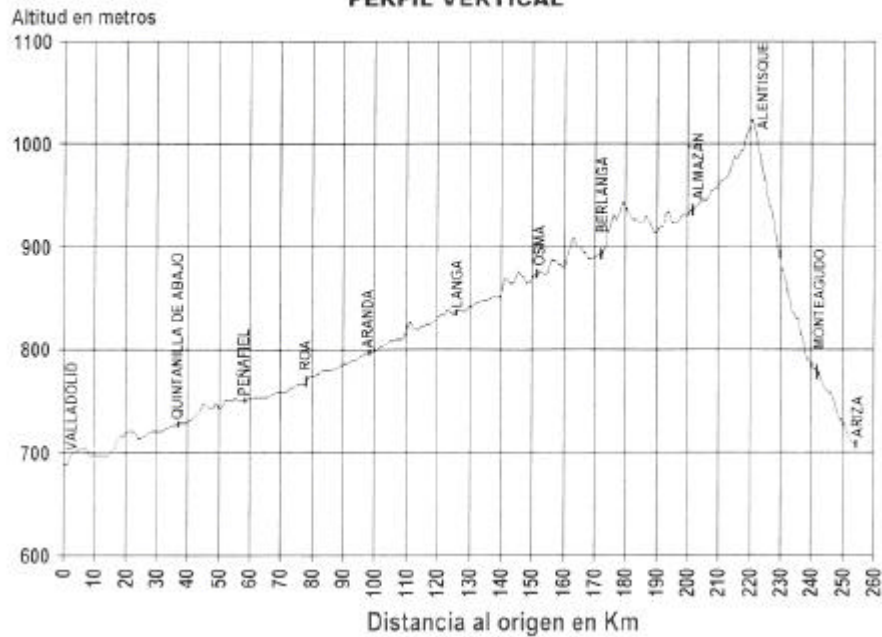
³ *Estatuto de RENFE*. Julio 1964, artículo 56.

⁴ Primer Plan Decenal de modernización de RENFE.

⁵ Estudios de explotación económica y cierre de líneas. Julio 1970. Apartado 5

FERROCARRIL DE VALLADOLID A ARIZA

PERFIL VERTICAL



La línea Valladolid-Ariza, se realizó en la segunda gran etapa de las construcciones ferroviarias en España, entre 1873 y 1896, en concreto, esta línea se inauguró en 1895, como una vía de unión entre las redes del norte y del nordeste⁶, logrando con ello una salida más rápida y directa de poblaciones como Salamanca, Valladolid o Aranda de Duero hacia Barcelona y el Mediterráneo.

Desde la aprobación por el gobierno de la construcción de esta línea hasta el comienzo de las obras pasaron trece años, debido a diversos problemas económicos y jurídicos entre las compañías del Norte y MZA, ya que ambas se disputaban su construcción.

Finalmente fue construida por MZA, que lanzó una emisión de obligaciones como primera hipoteca de la línea en construcción.

Los trabajos comenzaron el 12 de diciembre de 1892, la línea se dividió en cinco secciones, trabajándose simultáneamente en todas ellas. Al frente de cada sección estaba un ingeniero, y uno más como Director de los trabajos, todos ellos franceses. Este hecho no era excepcional, los ferrocarriles españoles de la compañía MZA, como en otros muchos países europeos, fueron construidos por franceses⁷.

A partir del 14 de Diciembre de 1894 se estableció un tren regular en cada sentido, que recorría toda la línea en 24 horas, ambos se cruzaban en Langa. Oficialmente, la línea Valladolid-Ariza comenzó a explotarse el 1 de Enero de 1895. No hubo ningún acto oficial de inauguración. Pero continuaron las obras, pues faltaban algunas instalaciones elementales, como las tomas de agua para las locomotoras, o la construcción de los muelles de mercancías, que finalizaron en los tres años siguientes. El coste total de construcción de la línea fue de 22.339.025 pesetas. El ferrocarril Valladolid-Ariza representaba en aquel momento la onceava parte de la red de MZA, siendo sus ingresos

⁶ Wais San Martín (1987), pág.158

⁷ Tortella (1999), pág.108

muy inferiores a lo esperado, como ocurrió con toda la red de ferrocarriles de España. En este punto no era una excepción⁸.

El principal tráfico que tuvo la línea estuvo relacionado con actividades agrícolas, pero no generó demasiada riqueza. En la primera década del siglo XX, el tráfico de viajeros aumentó (de 100.000 a 150.000), lo mismo ocurrió en la década siguiente. También aumentó el tráfico de mercancías, pero a partir de 1920, ambos descendieron⁹, y no solo en esta línea, sino en todas las de MZA, poniendo en peligro la supervivencia de la compañía que, al no poder emplear los fondos necesarios en el mantenimiento de sus líneas, sacrificó las que consideraba secundarias, entre ellas la Valladolid-Ariza.

Durante la Guerra Civil, esta línea conoció un protagonismo inusual: consumado el Golpe de Estado contra la República, ésta incautó las Compañías Ferroviarias. La incautación se hizo efectiva el 10 de Agosto de 1936 para MZA, sin embargo, la línea Valladolid-Ariza fue la única que quedó en su totalidad en manos del ejército franquista. Durante toda la guerra, esta línea vivió un intenso tráfico de trenes militares entre Valladolid y Calatayud, siendo imprescindible para el movimiento rápido de tropas. Un buen ejemplo es el de las tropas italianas desembarcadas en Málaga, que se desplazaron al frente del Ebro utilizando esta línea desde Valladolid, donde habían llegado por la Ruta de la Plata hasta Salamanca y desde allí a Valladolid.

La infraestructura de la línea se deterioró por el incremento de tráfico y toneladas transportadas, sin que posteriormente se llevaran a cabo obras de acondicionamiento. Ni siquiera cuando, a partir de 1941, RENFE quedó constituida como empresa estatal. Las obras de mantenimiento y adecuación de la infraestructura e instalaciones de la línea no fueron aprobadas hasta 1972. El resultado fue un gran fraude: las obras solo se realizaron sobre el papel. Hubo escándalo, dimisiones y hasta un suicidio, pero las cosas siguieron igual.

Durante las décadas de 1970 y 1980, se cambiaron locomotoras y se compraron coches de viajeros más modernos y cómodos, pero la infraestructura estaba cada vez en peores condiciones, la velocidad de circulación era muy lenta, y, como consecuencia de la tardanza la demanda disminuía, y con ella el transporte tanto de viajeros como de mercancías en la línea Valladolid-Ariza.

Situación de la línea Valladolid-Ariza en 1984

Cuando en 1968 se inauguró la línea directa Madrid- Burgos, pareció que este hecho iba a favorecer a la Valladolid-Ariza, al crearse en Aranda de Duero un nudo comunicador entre las dos líneas, pero no hubo, en la práctica, un notable incremento ni de viajeros ni de mercancías. El ferrocarril fue incapaz de competir con la carretera, que vivía unos momentos de expansión. No supo, o no pudo, ofrecer un transporte más ágil, rápido y económico. Esto impedía que los tráficos ferroviarios aumentaran y tuvieran efecto las economías de escala.

El tráfico de viajeros fue decayendo, principalmente por la lentitud de este transporte, que hizo que en los últimos tiempos de la línea solo circulara por ella un tren TER, (Tren Español Rápido) que efectuaba el trayecto Barcelona-Salamanca, invirtiendo en los 255 kilómetros del recorrido Valladolid-Ariza cinco horas; y un ómnibus (tren que efectúa parada en todas las estaciones de su recorrido), que realizaba el trayecto Valladolid-Calatayud, invirtiendo entre Valladolid y Ariza cinco horas y media. Lamentablemente, estos trenes fueron pensados para dar servicio diario desde Valladolid hacia los pueblos (ambos salían de la capital por la mañana y regresaban por

⁸ Tortella (1999), pág. 112

⁹ Pintado Quintana (1995), pág. 24

la tarde), cuando el flujo principal de viajeros era al revés: de los pueblos hacia la capital.

Como algún autor ha remarcado, *“la política seguida con esta línea fue la de dejarla morir. Las renovaciones de vía eran las mínimas para que los trenes pudieran circular, eso sí, sin prisa”*¹⁰

Cierre de la línea.

En 1973, se estudió el cierre de la línea Valladolid-Ariza, dentro del plan de cumplimiento de los compromisos adquiridos en el convenio con el Banco Mundial.

Tras el estudio que se elaboró, comparando los costes de viajeros y de mercancías por ferrocarril y por carretera de esta línea, se tomó la decisión de mantener en ella el transporte de mercancías y suprimir el de viajeros, pero este cierre no se llevó a efecto.

En diciembre de 1975, un nuevo estudio sobre el ahorro neto que supondría para RENFE el cierre a la explotación de la línea Valladolid-Ariza, arrojó la cantidad de 184.322.890 pesetas de ahorro para la Red; pero tampoco en esta ocasión se cerró la línea.

El cierre efectivo de la línea, quedó recogido en el **Contrato-Programa 1984-1986**, que es un convenio para establecer los acuerdos que regulen las relaciones entre el Estado y la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, en el marco de la legislación general y

*específica vigente [.....] definiendo los compromisos de ambas partes para el desarrollo de la actividad de RENFE en el periodo de vigencia*¹¹.

Este fue el primer Contrato-Programa en el que verdaderamente se estableció un plan de actuación, pues, aunque hubo uno anterior (1979), éste, como afirma el profesor Muñoz Rubio en su estudio sobre la evolución de RENFE “fue más un conjunto de intenciones que un instrumento operativo”.

En la elaboración del Contrato-Programa 1984-1986 participaron los ministros de Economía y Hacienda, Transportes Turismo y Comunicaciones y el Presidente del Consejo de Administración de RENFE (Miguel Boyer Salvador, Enrique Barón Crespo y Ramón Boixados Malé, respectivamente). El punto 9, apartado 4 de este Contrato-Programa se refería a la “compensación por la explotación de líneas altamente deficitarias”, que son *aquellas que no resultan económicamente viables, de acuerdo con las directrices del Gobierno, quien considera necesario el cierre total o parcial de las mismas, previa sustitución de los servicios por otros medios de transporte de mayor viabilidad económica*. En el caso de cierre de las líneas, los recursos humanos deberían ser reajustados, analizando la posibilidad de recurrir a jubilaciones anticipadas o expedientes de regulación de empleo.

En el Anejo 4.4 de este Contrato-Programa, se reflejaban las líneas consideradas altamente deficitarias, la primera de las cuales era Valladolid-Ariza. Se propuso el cierre de un total de 3.055 kilómetros de líneas férreas, de los que 254 pertenecían al tramo Valladolid-Ariza, y se acordó elaborar un estudio particular de cierre para cada una de estas líneas.

Según se recoge en el Contrato-Programa 1984-1986, se realizó un **Estudio del balance social del tramo ferroviario Valladolid-Ariza**.

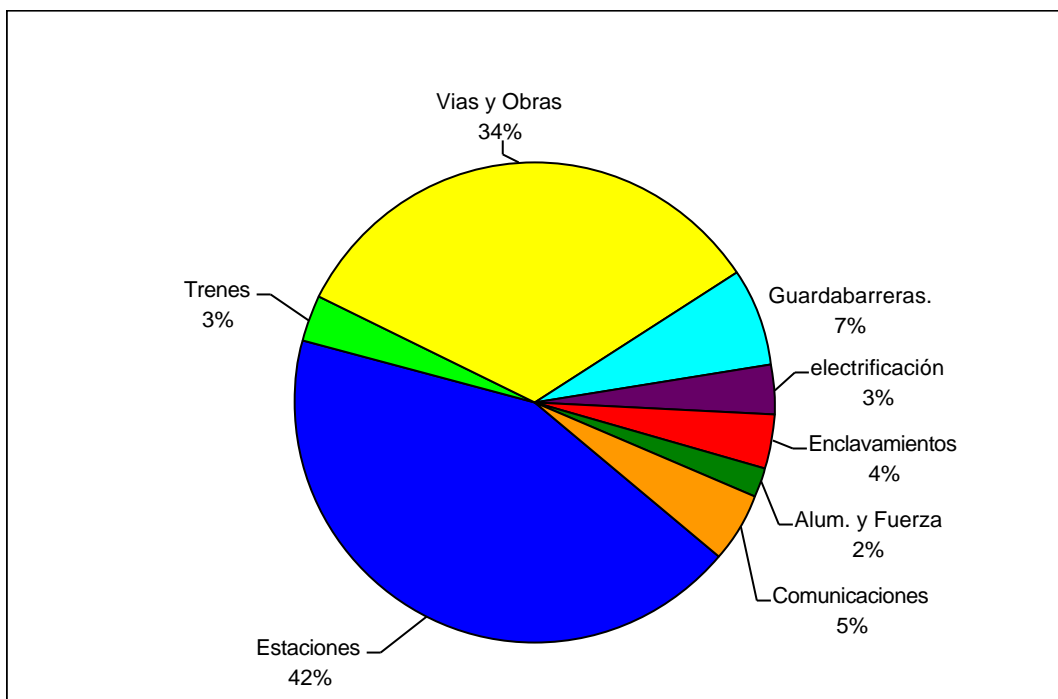
¹⁰ Pintado Quintana (1995) pag. 28

¹¹ Contrato-Programa Estado-RENFE 1984-1986

Este estudio, elaborado en el año 1984, analizaba el estado de conservación de la infraestructura y los recursos humanos de la línea; la población y actividades económicas del área de influencia de la misma (15 kilómetros a ambos lados de las estaciones) y reflejaba un análisis comparativo del transporte por ferrocarril y por carretera, tanto de viajeros como de mercancías.

Respecto a las características de la línea en 1984, el estudio concluyó que el trazado era suave y sin pequeños radios, con un 76 por ciento de vía en línea recta. También señalaba que, en una simple inspección visual, era manifiesto el deterioro y abandono de infraestructura y vías, y lo atribuía a la ausencia de inversiones y gastos mínimos de conservación aplicados desde 1970.

Los 461 empleados de esta línea se distribuían en diversas actividades tal como se refleja en el gráfico siguiente:



Este personal era la plantilla “teórica “ de la línea, en la realidad había menos puestos ocupados pero, aún así, se consideraba excesivo para las prestaciones del servicio ferroviario.

En cuanto al análisis de la población el estudio se basó en el nomenclátor de 1981, y concluía que la población total del área de influencia de esta línea era de 356.711 habitantes, siendo los mayores núcleos Valladolid capital (227.311 habitantes.) y Aranda de Duero (18.369 habitantes). Estos dos núcleos urbanos eran también los que presentaban las mayores concentraciones de población (Valladolid 73 por ciento y Aranda de Duero 6 por ciento). Excepto estos lugares, en el resto del área de influencia de la línea la población fue regresiva entre 1970 y 1981.

En el apartado dedicado a las actividades económicas, el informe destacaba que Valladolid y Aranda de Duero habían sido declaradas “Polo de Desarrollo Industrial” en 1964 y 1973 respectivamente. Pero, a pesar de ello, la actividad de la zona era

predominantemente agrícola (cereales y remolacha), siendo los subsectores industriales más importantes los dedicados a la transformación de productos agrarios (fábricas de harinas, piensos, etc.), la construcción y obras públicas, la industria metalúrgica y la maderera.

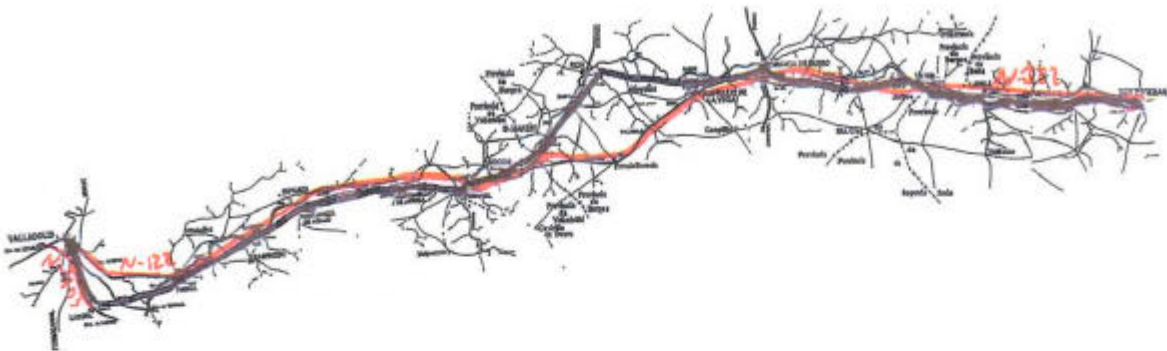
En base a los datos aportados, se calificó la zona como de “bajo desarrollo industrial (excepto Valladolid) y con dedicación predominante a la actividad agrícola-forestal”.

Es importante destacar que el informe no contempló la industria del automóvil, cuando era primordial en la zona, en aquel momento existían (existen en la actualidad) dos factorías Michelin (En Valladolid y Aranda de Duero) y una FASA-Renault (Valladolid), todas ellas con derivaciones particulares y vías férreas en los terrenos de las propias fábricas. Concretamente, del apartadero de La Carrera diariamente dos trenes porta-coches entraban y salían completos con vagones de FASA-Renault, esto equivalía al transporte de unos 500 automóviles diarios.

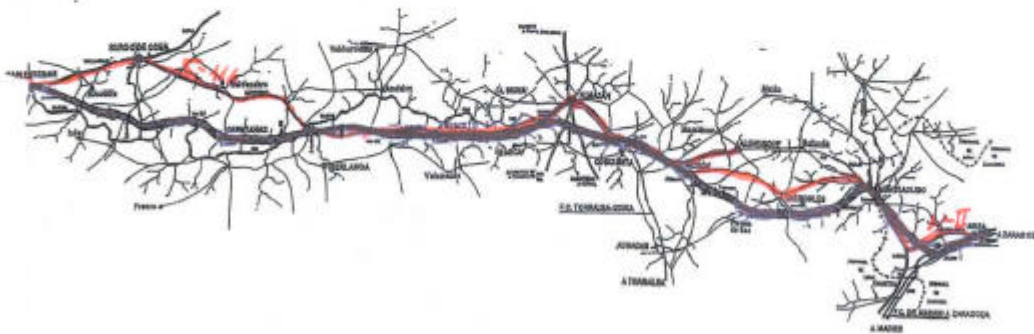
El estudio comparativo del transporte de viajeros y mercancías por carretera ocupaba la tercera parte del informe, detallando que la línea discurría casi paralela al trazado de la carretera en todo su trayecto: a la nacional 403 hasta Laguna de Duero, a la nacional 122 hasta San Esteban de Gormaz, y desde allí a la comarcal 116 hasta Ariza (salvo el tramo de los 7 kilómetros últimos, que es paralelo a la carretera nacional II). Según este estudio, el estado de estas carreteras fue calificado de “bueno”.

FERROCARRIL VALLADOLID-ARIZA

Trayecto Valladolid-San Esteban de Gormaz



Trayecto San Esteban de Gormaz-Ariza



— FERROCARRIL — CARRETERA NACIONAL — CARRETERA COMARCAL

Respecto al transporte por ferrocarril, se obtuvieron las siguientes conclusiones: Entre los años 1980 y 1984, el transporte de viajeros había disminuido en el ómnibus, manteniéndose en el tren TER, mientras que para las mercancías (sin considerar el apartadero de La Carrera¹²) los principales tráficos eran cereales, abonos y remolacha. El informe reflejaba que “es considerable el transporte de mercancías hacia Pienso Pascual de Aranda de Duero”, aunque no aportaba cifras concretas y que el transporte de mercancías se concentraba en el tramo Valladolid-Aranda de Duero.

No existía servicio regular para el transporte de mercancías entre las localidades de la zona. Los transportes de poco volumen y corto recorrido se realizaban por carretera, mientras que las cargas grandes y de largo recorrido, se transportaban por ferrocarril, si bien necesitaban la complementariedad de la carretera para llegar a su punto concreto de destino, y eran bastante lentos.

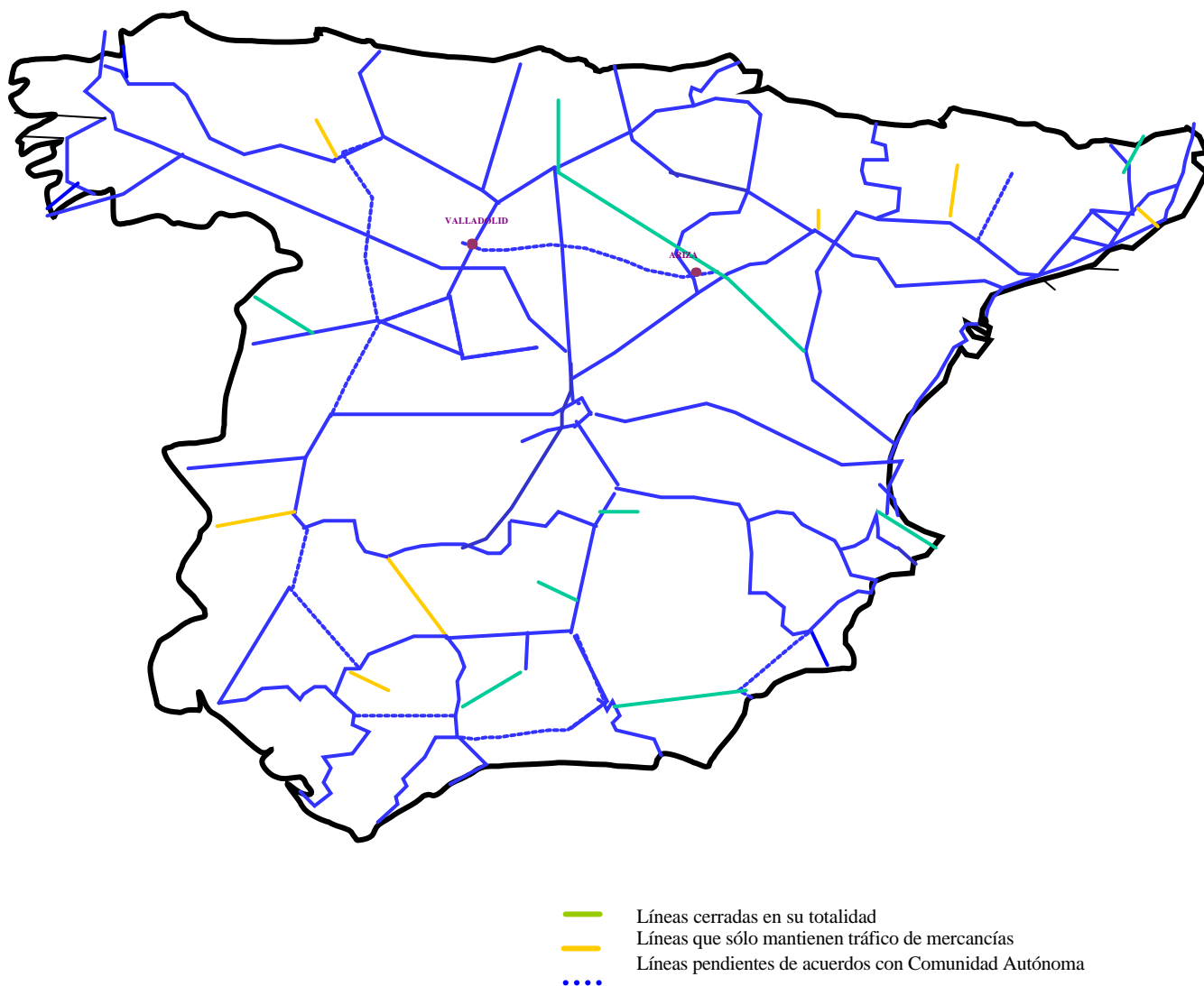
Para el transporte de viajeros por carretera el estudio reconocía que los horarios de autobuses eran más adecuados a la demanda que los del ferrocarril: *“cualquier viajero puede iniciar su viaje en horas de la mañana hacia sus cabeceras naturales de comarca y regresar a su localidad de origen por la tarde”*. En el caso de los trenes era al revés, ambos salían de Valladolid por la mañana y regresaban por la tarde. Los autobuses contaban, además, con la ventaja de parar en el centro de los pueblos, mientras que algunas estaciones de ferrocarril estaban a 4 kilómetros del mismo.

Concluía el estudio que se podría potenciar el servicio de mercancías con derivaciones particulares en Osma (para la empresa SENPA) y en Aranda de Duero (Cristalera Española y Pienso Pascual), pero se estimó que el coste de las inversiones a realizar (6.015 millones de pesetas) no quedaría compensado con los ingresos por el incremento de este tráfico que, si se estimaron, no se incluyeron en el estudio. Por lo tanto, se aconsejaba mantener el tren TER para el servicio de viajeros, así como el transporte de mercancías, aunque reducido. Se estimó conveniente suprimir el tren ómnibus, debido a la tardanza y a que este servicio estaba bien realizado por carretera.

En el **Consejo de Ministros, de 30 de Septiembre de 1984** (Anexo 1) se acordó el cierre, total o parcial, de líneas que no resultaran económicamente viables, estableciendo tres tipos de actuaciones con respecto al cierre de las mismas: En primer lugar, la supresión de la compensación a RENFE por el tráfico de viajeros y mercancías en algunas líneas (cierre total) a partir del 1 de Enero de 1985. En segundo lugar el cierre del tráfico de viajeros en algunos tramos, manteniéndose el de mercancías por razones de interés comercial actual o potencial, sin compensaciones del Estado. Finalmente la supresión de la compensación a RENFE por el tráfico de viajeros y mercancías en algunas líneas, pudiendo establecerse, por razones de interés regional o local, convenios entre RENFE y órganos de gobierno de las Comunidades Autónomas u otras entidades locales, para la prestación de servicios subvencionados por las mismas. Dichos convenios deberían ser autorizados por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

¹² En el *Estudio del balance social del tramo ferroviario Valladolid-Ariza*, se afirmaba que no existía intención de cerrar el apartadero de La Carrera, pues su proximidad a Valladolid permitía que fuera atendido desde esta localidad.

PROPUESTA DE CIERRE DE LÍNEAS DE 1984



La línea Valladolid-Ariza, se encontraba en el tercer caso.

La aprobación del cierre de casi 3.000 kilómetros de líneas férreas en el Consejo de Ministros celebrado el 30 de Septiembre de 1984 tuvo escaso eco en la prensa nacional (Anexo 2). Sólo el 2 de octubre apareció la noticia en los diarios “El País” y “ABC”.

Algo más de trascendencia tuvo, como es lógico, en la prensa de la Comunidad Autónoma, donde se explicaba que la única posibilidad de no cerrar la línea Valladolid-Ariza y las demás que se veían afectadas en la Comunidad Autónoma era un acuerdo entre RENFE y la Junta de Castilla y León. También se explicaba que el cierre de líneas sería perjudicial para la región, ya de por sí mal comunicada¹³.

El ministro, Enrique Barón, en rueda de prensa celebrada el día 1 de octubre de 1984, justificó el cierre de algunas líneas (2.484 Kilómetros), como una medida “dolorosa pero necesaria”, porque *“el ferrocarril español es del siglo XIX, cuando era un medio moderno y económico, en la actualidad ha sido superado por el transporte por*

¹³ *El Norte de Castilla*, 2 y 3 de octubre de 1984

carretera". No obstante, apostaba por la modernización del ferrocarril, centrandolo en los principales pasillos y ejes ferroviarios¹⁴. Posteriormente, argumentó que *"se atenían a las directrices europeas sobre el desarrollo de ferrocarriles, que hace mención expresa al saneamiento financiero que las empresas de ferrocarriles deben seguir"*¹⁵.

Así pues, el 1 de Enero de 1985 se cerró la línea Valladolid-Ariza al tráfico de viajeros, manteniéndose, aunque reducido, el de mercancías.

Tras el cierre efectivo de la línea, el 7 de enero 1985, aparecía en la prensa local la noticia de la falta de acuerdo en el pleno de las Cortes Regionales para salvar, en esta Comunidad Autónoma, las líneas que el Estado había decidido cerrar.

No obstante, el verdadero significado del cierre de líneas que se llevó a cabo en 1985 suponía *una rotunda modificación del concepto de servicio público por cuanto cerraban un significativo número de kilómetros de líneas por razones de rentabilidad económica*¹⁶.

4.DESDE EL CIERRE HASTA LA ACTUALIDAD

El 1 de Enero de 1985, RENFE estableció en esta línea y en el resto de las que se cerraron lo que se llamó "explotación económica", esto suponía la eliminación de todo el personal necesario para el tráfico de viajeros y la reducción de turnos del resto del personal al mínimo imprescindible para la circulación de algunos trenes de mercancías.

Después del 1 de Enero de 1985, el tráfico de mercancías en la zona sufrió un incremento considerable (37,3 por ciento en el año 1985, con respecto a 1984), principalmente debido al transporte de remolacha hasta Aranda de Duero y al de arena desde esta estación hasta Barcelona¹⁷.

El transporte de mercancías era importante en este momento, sobre todo el de remolacha, abonos y cereales, pues aunque la actividad agrícola de la zona fuera la más importante, esta actividad era productiva. La comarca del Duero era una de las zonas más importantes en producción de remolacha, con fábricas azucareras en Peñafiel y Aranda de Duero. Este transporte se fue realizando paulatinamente por carretera o por las líneas generales desde Valladolid, Aranda de Duero y Ariza.

El 26 de Julio de 1993, se acordó el cierre de la línea, aunque se excluían dos zonas: de Valladolid la Esperanza al cargadero de La Carrera y de Aranda de Duero al cargadero de Michelín. En septiembre de 1995, se autorizó la reapertura del tramo entre Coscurita y Almazán-Dehesa para dar servicio al cargadero de cereales de esta estación.

El 20 de octubre de 1995, el Consejo de Ministros autorizó el levantamiento de la vía e instalaciones anejas de esta línea, excepto en los tres tamos mencionados en el párrafo anterior. Estos lugares tenían estaciones no sólo en la línea Valladolid-Ariza, sino también en otras líneas generales con las que estaban comunicadas, desde ellas se atenderían los ramales señalados.

En la actualidad, está aprobada la transformación del tramo Valladolid-Aranda de Duero en una Vía Verde¹⁸. No obstante, como la vía no ha sido levantada, se está estudiando la posibilidad de poner un "tren turístico del vino", que efectúe su recorrido por la rica comarca vitivinícola de la Ribera del Duero.

¹⁴ ABC, 2 de octubre de 1984

¹⁵ *El País*, 17 de enero de 1985

¹⁶ Muñoz Rubio(1995), pág. 242

¹⁷ Pintado Quintana (1995), pag. 30

¹⁸ Aprovechamiento del trazado de una antigua línea de ferrocarril para, levantando los raíles, realizar un camino apto para rutas a pie o en bicicleta.

Gran parte de las estaciones de la línea han sido derribadas, pero aún subsisten algunas, que se están utilizando para otras actividades. Así, la estación de Tudela de Duero se ha transformado en un local de ocio, el muelle de mercancías de Aranda de Duero se utiliza como sede de la Asociación Cultural “Amigos del Ferrocarril”, y el edificio de la estación de Morón de Almazán está siendo explotado como alojamiento para turismo rural.

5.CONCLUSIONES

El ferrocarril Valladolid-Ariza, fue víctima, desde 1920 de ausencia de inversiones para su mantenimiento y, en la época en que se produjo el gran cierre de líneas objeto de este trabajo (1 de enero de 1985), las inversiones para la modernización y adecuación de la línea se consideraron excesivas en relación con las ganancias que se estimaron (aunque no aparecen en ningún documento) podría aportar. El ferrocarril dejó de ser un transporte competitivo, cada vez se utilizaba menos, hasta que acabó por desaparecer. Una vez más, no se consideró el ferrocarril como un medio de fomentar el desarrollo de las tierras que atraviesa y sólo se tuvieron en cuenta resultados económicos.

La crisis económica que padecía España en aquella época, no aconsejaba inversiones a largo plazo y sí el máximo ahorro. En esta situación, el ferrocarril (víctima de ausencia de inversiones durante años, y siempre acusado de suponer un alto coste para las arcas del Estado), sobre todo en zonas que se consideraban deprimidas, fue sacrificado en aras de otros medios de transporte que, entonces, se decidió potenciar.

En el “Estudio del balance social del tramo ferroviario Valladolid-Ariza” elaborado en el año 1984, hay algunas omisiones que considero son importantes, sobre todo, si se tiene en cuenta que de este estudio dependió el definitivo cierre. Especialmente relevante me parece la no inclusión de la industria automovilística en la zona, cuando era (y continua siendo) fundamental y generaba un importante tráfico de mercancías hacia Zaragoza y Barcelona. Tan importante era este transporte, que continúa realizándose en la actualidad, aunque por trayectos más largos, con el retraso y encarecimiento que ello supone (recuérdese que no se han cerrado algunos tramos, La Carrera y las vías que comunican las dos estaciones de Aranda de Duero, dedicados al transporte material automovilístico).

El estudio, parece despreciar el tráfico de viajeros, sobre el que no se elabora un análisis de potencialidad que podría considerar, por ejemplo, que las industrias del automóvil dan trabajo a mano de obra que procede de pueblos circundantes, que diariamente se desplazan hacia Valladolid y Aranda de Duero y viceversa. Así mismo, en estas poblaciones existen institutos de enseñanza media y profesional (Aranda de Duero) y Universidad (Valladolid), que generan diariamente un importante transporte de estudiantes.

Esta línea también sufrió las consecuencias de una mala planificación de los horarios de sus dos trenes de viajeros, como en mencionado estudio se reconoce. Ambos trenes salían de Valladolid por la mañana y regresaban por la tarde, cuando se sabía que la demanda aconsejaba todo lo contrario. Además, si el tren TER sólo salía media hora después que el ómnibus, se podría haber cambiado, al menos el horario de uno de los dos, pero no se hizo nada por remediar esta deficiencia.

El fin de la línea sucedió como el inicio (ni siquiera hubo inauguración oficial). El tráfico de viajeros se suprimió desde el 1 de Enero de 1985 y se traspasó a la carretera o a líneas generales de ferrocarril desde Valladolid, Aranda de Duero o Ariza, aunque ello supusiera emplear más tiempo, hacer transbordos y encarecer el precio del billete. Lo mismo se hizo, paulatinamente, con el de mercancías. Los trabajadores se jubilaron o se trasladaron.

El cierre de líneas férreas pasó casi desapercibido en la prensa nacional y, lo que es más grave, en la regional, a pesar de ser Castilla y León una de las comunidades más afectadas. En las Cortes de esta Comunidad no se llegó a un acuerdo para salvar el ferrocarril. Tampoco hubo movilizaciones de ciudadanos (como sucedió, por ejemplo, en Cataluña, donde se consiguieron salvar las líneas de esa comunidad cuyo cierre también se acordó en el consejo de Ministros del 30 de septiembre de 1984). La población no ferroviaria, casi ni se enteró del cierre. El ferrocarril de Valladolid a Ariza comenzó sin estruendo y de la misma forma acabó.

ANEXO I

ACUERDO DEL CONSEJO DE MINISTROS (30 de septiembre de 1984)

A partir de la indicada fecha se suprimirá todo tipo de compensación a RENFE por obligaciones de servicio público en los tramos citados con arreglo a lo previsto en el punto 5 del presente acuerdo.

No obstante, por razones de interés comercial actual o potencial, Renfe podrá proponer al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el mantenimiento del tráfico de mercancías, en régimen comercial, sin compensaciones del Estado.

C) Suprimir, a partir del 1º de enero de 1985, el tráfico de viajeros y mercancías en los siguientes tramos con las salvedades que abajo se indican:

- Mérida-Zafra-Villanueva del Río Minor	196 Km.
- Granada-Bobadilla	123 Km.
- Utrera-La Roda	110 Km.
- Lorca-Almendricos-Aguilar	54 Km.
- Valladolid-Ariza	254 Km.
- Plasencia-Astorga	331 Km.
- Lérida-Pobla de Segur	90 Km.
- Játiva-Alcoy	64 Km.
- Gibraleón-Ayamonte	49 Km.
- El Puerto de Santa María-Sanlúcar de Barrameda	37 Km.

A partir de la indicada fecha se suprimirá todo tipo de compensación a RENFE por obligaciones de servicio público en los tramos citados con arreglo a lo previsto en el punto 5 del presente acuerdo.

Podrán establecerse, sin embargo, por razones de interés regional o local, Convenios entre RENFE y los Organos de Gobierno de las Comunidades Autónomas u otras Entidades Provinciales o locales, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula Decimoséptima del Convenio Estado-RENFE, para la prestación de servicios subvencionados por las mismas.



RENFE

Este documento se deposita con informados por la Comisión de Seguridad

miento del Contrato-Programa y autorizados por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

No obstante, por razones de interés comercial actual o potencial, Renfe podrá proponer al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el mantenimiento del tráfico de mercancías, en régimen comercial, sin compensaciones del Estado.

2.- Mantener abiertos al tráfico, tanto de viajeros como de mercancías, los siguientes tramos:

- Alcantarilla-Lorca 57 Km.
- Moncada-Ripoll 96 Km.
- Vara de Quart-Ribarroja 17 Km.
- Los Rosales-Villanueva del Río Minas 9 Km.
- Palazuelo Empalme-Plasencia 17 Km.

Igualmente se mantendrá abierto al tráfico de mercancías y, temporalmente, de viajeros, hasta tanto no se mejora la carretera alternativa (N-435), cuyas obras están incluidas en la primera fase del Plan General de Carreteras, el tramo:

- Zafra-Huelva 181 Km.

En todas estas líneas, se continuarán asignando a RENFE las correspondientes compensaciones por obligaciones de servicio público, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

3.- Mantener abiertos al tráfico, tanto de viajeros como de mercancías, en razón de su carácter internacional, los siguientes tramos:

- Guillarey-Tuy 6 Km.
 - Ripoll-La Tour de Carol 53 Km.
-

y, con un carácter temporal, en razón de las expectativas de su potenciación como ferrocarril internacional, y hasta tanto no concluyan los estudios que se están llevando a cabo sobre su viabilidad, el siguiente tramo:

- Huesca-Canfranc 135 Km.

En todos estos tramos, se continuarán asignando a RENFE las correspondientes compensaciones por obligaciones de servicio público, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

4.- En los casos en que sea de su competencia, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones adoptará las resoluciones oportunas para asegurar la prestación de los servicios de viajeros por carretera sustitutivos de los ferroviarios que se suprimen y propondrá a las Comunidades Autónomas afectadas similar proceder, cuando corresponda a estas últimas las competencias sobre tales servicios sustitutivos.

5.- La Comisión de Seguimiento analizará el ritmo y las condiciones de supresión de las compensaciones que se venían reconociendo a RENFE, de acuerdo con la Cláusula 9.4 del Convenio, en relación con los tramos en los que se suprimen las obligaciones de servicio público.

6.- En aquellos casos de líneas que se sigan manteniendo abiertas al tráfico con las correspondientes compensaciones con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, en el marco de la Comisión de Seguimiento se estudiarán y propondrán las medidas de racionalización para adecuar la oferta a la demanda, con la consiguiente reducción de los déficit y compensación a que hubiere lugar.

7.- En previsión de futuros desarrollos agrícolas o industriales, de nuevas ordenaciones del territorio y de las necesidades de la Defensa Nacional, la supresión de los servicios afectados por el presente acuerdo no llevará implícito el levantamiento de la vía y de las instalaciones anejas.



RENFE
ESTADO
ESPAÑOL
SANTA ISABEL

8.- Este acuerdo será comunicado a RENFE y a las posibles partes afectadas antes del 1 de octubre de 1984.

Elévese a Consejo de Ministros
Madrid, 30 de Septiembre de 1984

EL MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO
Y COMUNICACIONES,

EL CONSEJO DE Srs. MI-
NISTROS, en su reunión
del día ~~30 SET. 1984~~
con la propuesta.
EL MINISTRO SECRETARIO

Sólo un convenio entre RENFE y la Junta puede salvar las líneas férreas de la región

ZAMORA. Jesús Riesco.

El acuerdo del Gobierno sobre actuaciones en las líneas altamente deficitarias de RENFE adoptado en el Consejo de Ministros, contempla la supresión, a partir del día 1 de enero de 1985, del tráfico de viajeros y mercancías en los tramos de las líneas férreas de Valladolid-Ariza (254 kilómetros); y Plencia-Astorga (331 kilómetros). A partir de la fecha indicada se suprimirá todo tipo de compensación a RENFE por obligaciones de servicio público en los tramos citados.

A pesar de todo lo indicado, se podrán establecer acuerdos o convenios entre RENFE y los órganos de gobierno de las comunidades autónomas u otras entidades provinciales o locales, por razones de interés regional o local. La prestación de estos servicios tendrá que ser subvencionada por los organismos mencionados.

El tráfico de mercancías se podrá mantener en régimen comercial y sin compensación del Estado por razones de interés comercial, actual o potencial, siempre y cuando REN-

FE lo proponga al Ministerio de Transportes.

El tramo de Palazuelo a Plencia de 17 kilómetros, es el único tramo de la línea con Astorga que se mantendrá abierto tanto al tráfico de viajeros como al de mercancías.

El Ministerio de Transportes adoptará las resoluciones oportunas para asegurar la prestación de los servicios de viajeros por carretera sustituidos de los ferrocarriles que se suprimen y propondrá a las comunidades autónomas que adopten las mismas medidas cuando la competencia sobre tales servicios correspondiera a los entes autonómicos.

El acuerdo del Consejo de Ministros recoge en su último punto que si supresión de los servicios afectados por el presente acuerdo no llevará implícito el levantamiento de la vía y de las instalaciones anejas en previsión de futuros desarrollos agrícolas o industriales, de nuevas ordenaciones del territorio y de las necesidades de la defensa nacional.

En aquellos casos de líneas que se sigan manteniendo

abiertas al tráfico con las correspondientes compensaciones con cargo a los presupuestos generales del Estado, en el marco de la Comisión de Seguimiento se estudiarán y propondrán las medidas de racionalización para adecuar la oferta a la demanda, con la consiguiente reducción de déficit y compensación a que hubiera lugar.

Los tramos más importantes que desaparecerán a partir del 1 de enero de 1985, son los siguientes: Calatayud-Burgos, 251 kilómetros; Almedricos-Guadix, 181; Jaén-Campo-real, 121; Villalónquejar-Ciudad Dosente, 106; Córdoba-Almorchón, 135; Mérida-Villanueva del Río Minas, 198; Granada-Bobadilla, 123; Utrera-Larroda, 110, y otros muchos tramos de menos kilometraje.

Los tramos de las líneas que se mantendrán al tráfico son los de: Alcantarilla-Lora, Moncada-Ripol, Vera de Quart-Ribarroja y Los Rosales-Villanueva del Río Minas, además del mencionado Palazuelo-Plencia.

Las líneas ferroviarias de interés militar no serán desmanteladas

MADRID. Efe.

Las líneas ferroviarias consideradas de interés militar no serán desmanteladas, según confirmó ayer un portavoz del Ministerio de Defensa.

Los Ministerios de Transportes y Economía aceptaron un informe del Departamento de Defensa sobre las líneas de ferrocarril que se cerrarán, en el que se recomendaba el mantenimiento de los tramos considerados estratégicos de cara a la reestructuración de las vías de Renfe.

En virtud del citado informe se garantiza el mantenimiento de los tramos considerados imprescindibles para la defensa nacional, aun en el caso de que su explotación sea suprimida, indicó a Efe un portavoz del Ministerio de Defensa.

El Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones remitirá al Ministerio de Defensa información detallada de las líneas que se verán afectadas por la decisión tomada el domingo en Consejo de Ministros.

Fuentes militares han subrayado la importancia de las líneas ferroviarias situadas en las zonas fronterizas con otros países y, según los planes, se verán reestructuradas.

Medios castrenses especiali-

zados que cita el diario «Yas», subrayan la supresión de las líneas de ferrocarril deficitarias no puede reducirse a un problema económico y advierten que una vía sin funcionar mínimamente va dejando progresivamente de ser útil.

El plan de actuaciones sobre las líneas altamente deficitarias de Renfe, acordado por el Consejo de Ministros entrará en vigor a partir del 1 de enero de 1985 y afectará a 2.484 kilómetros de línea.

Renfe podrá mantener, por razones de interés comercial, la explotación de los servicios de mercancías, sin compensación con cargo a los presupuestos generales, en 348 kilómetros de línea férrea.

Otros 828 kilómetros de línea férrea serán suprimidos totalmente por el tráfico de viajeros y de mercancías.

Para los 1.308 kilómetros restantes, antes de proceder a la suspensión de servicios, Renfe mantendrá conversaciones con los órganos de Gobierno de las comunidades autónomas y otras entidades provinciales y locales, en los términos previstos en el contrato programa.

El Grupo Popular acusa a la Junta de hacer una política de partido

Durante día y medio ha estado reunido el Grupo Parlamentario Popular de las Cortes de Castilla y León para tratar sus planteamientos de cara al inicio de las sesiones legislativas. Entre los temas tratados destaca su desconfianza hacia la Junta, y la voluntad de los 35 miembros de conseguir una política con rigor y exigencia.

Vicente Bosque Hita, con respecto a la Junta, afirmó que ella región necesita una política con un sentido amplio y general, y no de partido como se está haciendo. Mientras el PSOE no se responsabiliza tenemos la misión de exigirles que tomen conciencia sobre los grandes problemas que existen.

Por otro lado, se refirió a lo realizado desde la oposición. «Nuestra posición sobre la función legislativa ha sido clara, con una presencia casi permanente con textos alternativos a las leyes que se presentaban. En el futuro simplemente tendremos un mayor rigor e intensidad con unas proposiciones propias que son importantes y que no están estendidas».

En lo referente a la moción de censura, que en su momento se

tudo esto viene desde el propio partido del poder, nosotros pensamos que el pueblo castellano-leonés tiene que conseguir conciencia de Región que es lo que nosotros planteamos, y para ello tenemos la moción de censura permanentemente en la mesa, pero para colaborar con PSOE a cambiar de presidente».

Cesado el delegado territorial de Cultura de Zamora

ZAMORA. Jesús Riesco.

Lorenzo Pedrero Rodríguez ha sido cesado fulminantemente de su cargo por el consejero de Cultura, Justino Burgos. La decisión obedece, según un portavoz de la propia Consejería, a un reajuste administrativo después de un año de andadura política.

Junto con el cese se ha conocido el nombre del nuevo delegado territorial de Cultura que será, a partir de hoy mismo, José Igna-

La Diputación subvencionará con doce millones el uso de herbicidas

ZAMORA. Corresponsal.

Dos comisiones se han tenido que consumir para decidir la cancelación que van a seguir las subvenciones que por valor de unos doce millones de pesetas tiene previstas la Diputación con destino al uso de herbicidas por parte de los agricultores zamoranos. Previamente dicho Comisión se había reunido el viernes pasado, teniendo que dejar sobre la mesa el asunto para mayor debate.

Las subvenciones las deberán solicitar, antes del próximo día 15 de octubre, los propios agricultores con carácter particular y a través de los Ayuntamientos y las Cámaras Agrarias de la localidad, pero de tal forma que solamente deberá existir una lista peticionaria en cada pueblo habiendo utilizado, bien el cauce del Ayuntamiento o bien el de la propia Cámara, pero no los dos a la vez. Esta medida se ha debido pensar para evitar mayor duplicidad en la tramitación que podría acarrear problemas burocráticos, dado el corto plazo que existe para llevar a cabo la solicitud. Además, con el fin de que las dos instituciones no centralicen las gestiones, en cada municipio deberá existir al menos dos agricultores que se responsabilicen

del número de éstos y la cuantía que hay presupuestada para tal fin, los doce millones de pesetas comentados.

Los diputados socialistas han mostrado su disconformidad con esta manera de canalizar las ayudas argumentando que se ha discriminado a los sindicatos agrarios que, incluso, a las cooperativas agrícolas de la provincia. De todas formas, el aumento de los cauces de tramitación de las subvenciones podría ocasionar complicaciones, teniendo en cuenta que sólo hay medio mes de plazo. Además, habría que tener en cuenta que la implantación de los sindicatos agrarios en nuestra provincia es muy relativa, no sólo en cuanto al número de afiliados, sino incluso a cuanto localización, existiendo muchas comarcas donde su influencia es escasa cuando no nula, lo que dificultaría el acceso a unas medidas que han de alcanzar a toda la provincia por igual.

Cuarenta millones para pradecras

También en la Comisión de Agricultura se informó favorablemente los proyectos de unos 23 Ayuntamientos para mejora de

puesto que el 85 por ciento del coste lo aporte la institución provincial, mientras que el 15 por ciento restante lo han de realizar los propios Ayuntamientos

Medalla a Luis Cid

En este fin de semana le ha sido otorgada al presidente de la Diputación, Luis Cid Fontán, la medalla del pueblo de Villarrín que quiere mostrar así su agradecimiento a la institución provincial por la tarea desarrollada en la potenciación de la Tierra de Campos.

Al acto, que coincidió con las fiestas patronales de la localidad, asistieron todos los alcaldes de la zona, dándole, de esta manera, un carácter comarcal. La medalla es obra del artesano Joaquín Temprano y por una de las caras reproduce la imagen del Cristo, patrón del pueblo de Villarrín.

El alcalde de la localidad aprovechó la ocasión para plantearle al presidente de la Diputación algunos de los problemas de la localidad como la existencia de un desagüe que atraviesa con la mitad el casco del pueblo y la carretera de Villalba a Villanueva que se encuentra en mal estado a pesar de que por ella transitan cerca de siete autobuses diarios

EDITORIAL

Más aumentos de precios

El Gobierno, se nos ha informado en vísperas mismas de Reyes, está estudiando la próxima subida de las tarifas eléctricas, telefónicas, Banfo, carburantes y tabacos; lo que quiere decir que la subida se decidirá, de todas, todas, y que los ciudadanos españoles se encontrarán con ella como regalo de Reyes o, en cualquier caso, al descender la llamada cuenta de enero.

Naturalmente, no se trata de discutir la necesidad más o menos amplia, cubre o bien fundada de estos aumentos, y, además, tampoco adelantáramos nada con que la opinión pública mostrase su rechazo o con que los órganos de prensa y demás emisoras o incluso instancias especializadas se pusieran a racionalizar las cosas. Ni siquiera quedan ya panas de ella. Al sentimiento de desconfianza de la gestión del PSOE ha sucedido otro sentimiento más profundo: el de también un profundo tedio y cansancio ante los asuntos de la vida pública gestionados siempre del mismo modo, con la misma insistente retórica y la contundencia, la agudeza y la altanería cuya curación sería tan necesaria, pero al parecer imposible.

Los particulares y sensibilidades sismógrafos instalados en las alturas gubernamentales han indicado ya, según nos aseguró el mismo presidente del Gobierno, que existen signos de recuperación económica, e incluso una cuestión como la del paro se encuentra paliada a tenor de las palabras del propio vicepresidente del Consejo de Ministros por los empleos que se han creado en la economía sumergida; y, naturalmente, si una revista que vive tras del suelo y de la realidad cotidiana se expresa en el sentido que ya antes de la famosa sesión parlamentaria sobre el estado de la Nación la revista de la compra había subido en un 27 por ciento, ¿se puede mostrar el mayor de los desprecios adecuados, como también lo hizo el señor González Márquez, los sacramentales frus de las estadísticas oficiales. De manera que, en este momento, quizás también los aumentos de precios sean despreciables o más ni siquiera sean aumentos de precios, excepto para los ciudadanos a quienes se oculta la sabiduría exotérica de los expertos. O son inevitables, quedas en virtud de la herencia recibida por el PSOE desde los tiempos en que Napoleón estuvo por estas tierras, o el único camino de la decisiva recuperación económica, como queda dicho, se nos aseguró que había hecho su discreta aparición en 1984 y que, en este 1985, quizás la haga más tangible. Lo es cuestión de fe y de esperanza, unas virtudes que el trío llamado teológicos y que parecería que tienen poco que ver con un Estado laico y, mucho menos, a propósito de cuestiones políticas, pero que ahora son invocadas con un fervor sorprendente.

Las sociedades más felices y desde luego las únicas sociedades felices son aquellas en las que el Estado pasa inadvertido prácticamente, sin intromiscerse más que mínimamente en la vida de los ciudadanos; pero también aquellas en las que ese Estado les hace vida fácil. Fue el ideal ilustrado y todavía la primera Constitución española, la de 1812, encontraba en el deber de los posibles del Estado. Un deber que, con su acostumbrado garro popular en tentas de sus expresiones, formulaba don Mateo Sagasta diciendo a sus ministros de Hacienda: «Ya gobernamos mal, gobernamos baratos. Pero, luego, las cosas cambiaron mucho, efectivamente; ésta es la hora en que toda la política económica parece destinada no sólo a equilibrar frente impuestos a los ciudadanos, sino a resolver los problemas derivados de las mismas opciones políticas con nuevas altas uterías.

Todo lo que cabe profetizar es que no serán las últimas en este año, que no sólo se trata de un «regalo de Reyes».

UMOR



Los ferrocarriles, en el Pleno de las Cortes Regionales

RECHAZADA LA ULTIMA TABLA DE SALVACION

ALFREDO MARCOS OTERUELO

Por desgracia para nosotros y para nuestro querido, y una vez más humillado, pueblo castellano y leonés, ésta no es la hora de anunciar presagios de hipotéticas desdichas, de marginaciones posibles; no es que aparezcan en el cielo de esta Comunidad nubes que sugieren una tormenta lejana; tampoco es quien os habla, como está bien probado, un profesional del catastrofismo. Ocurra sencillamente que el día anunciado, la hora señalada y temida, ha llegado. El uno de enero de 1985 o el adiós definitivo a los servicios ferroviarios de cuatro líneas de la región. Lo advierte la oscura prosa del contrato-programa firmado por la Administración y la RENFE; lo ratifica el Consejo de Ministros en acuerdo del 30 de septiembre de 1984. (Ahora se puede ver que no era erróneo ni exagerado el juicio que con todo el énfasis posible emitía este mismo procurador en aquella oportunidad; éste es un día triste para Castilla y para León)... Lo intentamos evitar con varias iniciativas en las Cortes Regionales. Todo ha sido inútil. Una vez más el rodillo socialista se ha impuesto y el cierre se ha consumado, como es evidente.

Aquí el que se puede repetir aquello de que los hechos son tozudos y aquello otro de que donde hay patrón no mende mariner. Contra corriente le ha tocado remar a la oposición y ya todo el mundo sabe quién es el patrón. Y a nuestro lado, los campesinos, los síndicos de municipios afectados, empresarios y trabajadores, Cámaras y sindicatos, también inútilmente, han aplicado y protestado.

Por si hubiera alguna duda de quién es quién y cuál ha sido el reparto de papeles en esta le-

mentable farsa, bueno será saber que en el último Pleno de las Cortes de Castilla y León-Fuencisiega, 28 de diciembre de 1984, después de tres empates a 40 votos, fue rechazada una proposición de ley del Grupo Popular, calificada certeramente como «la última tabla de salvación». Votos a favor: 37 del Grupo Popular y tres del Grupo Mixto (señores Cabezas, Montoya y De Fernando); votos en contra: 38 del Grupo Socialista y dos del Grupo Mixto (señores Hernández y Alonso). Después de un preámbulo de justificación, éstos eran los dos artículos de la citada proposición de ley: primero: Dejar abierto el tráfico ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, en los tramos Astorga-Palazuelo, Valladolid-Ariza, Caminreal-Ciudad Dosante (Santander-Mediterráneo) y La Fuente de San Esteban-La Fregeneda, dejando sin efecto, en lo que a dicho trayecto se refiere, la decisión del Consejo de Ministros en su reunión del 30 de septiembre de 1984. Artículo segundo: Que en la Ley del Plan General de Ferrocarriles se incluya la realización de la conexión Santander-Mediterráneo, habilitando los fondos necesarios para la total terminación de las obras. Aunque parece increíble, este texto fue rechazado por la mitad exacta de nuestros representantes en la Cámara. Ellos han perdido una ocasión de oro para demostrar que, además de predicar también están dispuestos a dar un poco de trigo; para evitar que se escribiese una página más en el grueso y dedichado libro de las marginaciones de los pueblos castellano y leonés. Pero han preferido —no acierto a sospechar por qué ocultas razones— pasar a

la historia como aquellos que no tuvieron valor para oponerse a un atropello del Gobierno Central contra nuestra región. Y no se diga ahora que la cosa se alivia por el hecho anecdótico de que por las vías de Astorga-Palazuelo y Valladolid-Ariza pueden continuar circulando algunos trenes de mercancías. ¡Menudo consuelo!

No es que nosotros estemos en contra de la supresión de cualquier ferrocarril por sistema. También Francia ha cerrado 973 kilómetros sobre un trazado de 34.000, pero fue en el tramo París-Lyon y fue para sustituirlo por otro que en su día se consideró como el más rápido del mundo; Alemania cerró 890 kilómetros, pero lo hizo precisamente cuando entra Latén y Sogef se implantó un ferrocarril ocho veces más rápido que el sustituido. Incluso en España se cerraron hace doce años 570 kilómetros, después de un estudio del Banco de Desarrollo Mundial, según el cual la medida era necesaria. Pero éste no es el caso. Aquí la clausura de servicios no llega por haberse implantado otros mejores. Aquí se suprimen otros servicios en zonas escasamente desarrolladas, tal vez por el mismo hecho de que el ferrocarril está anticuado, olvidado y desatendido. Las comunicaciones mejoran en 150 municipios, sin que la necesidad de tal medida haya sido probada. ¿Por qué no se invierten los términos? ¿por qué no se procede a actualizar instalaciones y sistemas, se racionalizan los servicios, a fin de obtener una mayor utilización, un menor déficit, y, como consecuencia, un mejor desarrollo de la región?... Eso digo yo: ¿por qué?...

Consejos a una persona que ha pensado en suicidarse

AMANDO DE MIGUEL

No se crea que es usted el único persona en tal situación, ni la última. Yo he pasado por el trance algunas veces y tampoco me siento raro. Por sí puede ser de utilidad a alguien le contaré mis recursos y experiencias. Bastaría con ayudar a una sola persona para que este derecho de papel de periódico valiera la pena.

Mi primer consejo es que el suicidópago se deje del suicidio en la medida en que le dice a alguien que se quiere suicidar. Mientras encuentra usted a alguien que le escuche, todo ira bien. Quiétese, léntense. Lo peor es tragarse el ruido. El verdadero peligro no es la decisión de matarse, sino que uno se mate o se deje morir por omisión, por cansancio, sin darse cuenta. Por ejemplo, evite conducir un coche

cuando le asalten deseos de morir; sería estúpido y probable que pereciera en un accidente... Y con ello murieran otras personas.

Hay veces en que, en efecto, lo mejor parece ser dejar de vivir. Pero piense que, por muy solo que esté uno, siempre habrá un inocente (puede ser incluso un animalito) que sufra al uno desparece. Es decir, aun en el peor de los casos, siempre es mejor vivir que no vivir. La sabiduría popular sabe muy bien que lo único que no tiene solución es la muerte. Nadie ha vuelto de ella.

En esto como en todo, es mejor prevenir que curar. Lo importante es irse dando cuenta por adelantado que uno camina hacia una actitud suicidópaga. Apunten. Las personas más propicias son las que han superado la be-

rrera de los 40 años y viven solas. El estado de depresión sobreviene cuando tiene lugar alguna mutación mental: cuando le quitan a uno lo que consideraba parte fundamental de la vida. Empezan y se aceleran los síntomas fatales: pérdida de apetito y de sueño. Antes de suicidarse, los sujetos suelen sentir una repentina euforia. Atención a esa alegría pasajera dentro del pozo de la depresión. Es la definitiva señal de alerta.

Mucho cuidado con los falsos remedios. La desesperación que conduce al suicidio no se cura con ningún medicamento. Tampoco suele dar buen resultado el hacer un viaje a un sitio paradisíaco. No sirve de nada pensar que eye otra vez dijo que se suicidaba

Pasa a la pág. siguiente

6.FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Fuentes primarias:

Archivo Histórico de RENFE, Fundación de los Ferrocarriles Españoles:

- *Informe Complementario sobre las conversaciones con el Banco Mundial* (diciembre 1963)
- *Estudio y propuesta de cierre de 214 kilómetros de líneas deficitarias* (Octubre 1964)
- *Estudios de explotación económica y cierre de líneas en RENFE* (julio 1970)
- *Contrato-programa 1984-1986*
- *Acuerdos del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984*

Memoria medioambiental RENFE 2001

Fuentes secundarias:

Diario *El País*, año 1984 y 1985.

Diario *ABC* año 1984 y 1985

Diario *Cinco Días* año 1984 y 1985

Diario *El Norte de Castilla*, año 1984 y 1985

Bibliografía:

MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995): *RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*. Ediciones Luna, Madrid.

PINTADO QUINTANA, Pedro (1995): *El ferrocarril Valladolid a Ariza, 1895-1995*. Lluís Prieto Editor, Barcelona.

WAIS SAN MARTÍN, Francisco (1985): *Historia de los ferrocarriles españoles*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

TORTELLA CASARES, Gabriel (1999): *El desarrollo de la España contemporánea: Historia económica de los siglos XIX y XX*.

INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (1984): *Estudio del Balance Social del tramo ferroviario Valladolid-Ariza*. Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Madrid.