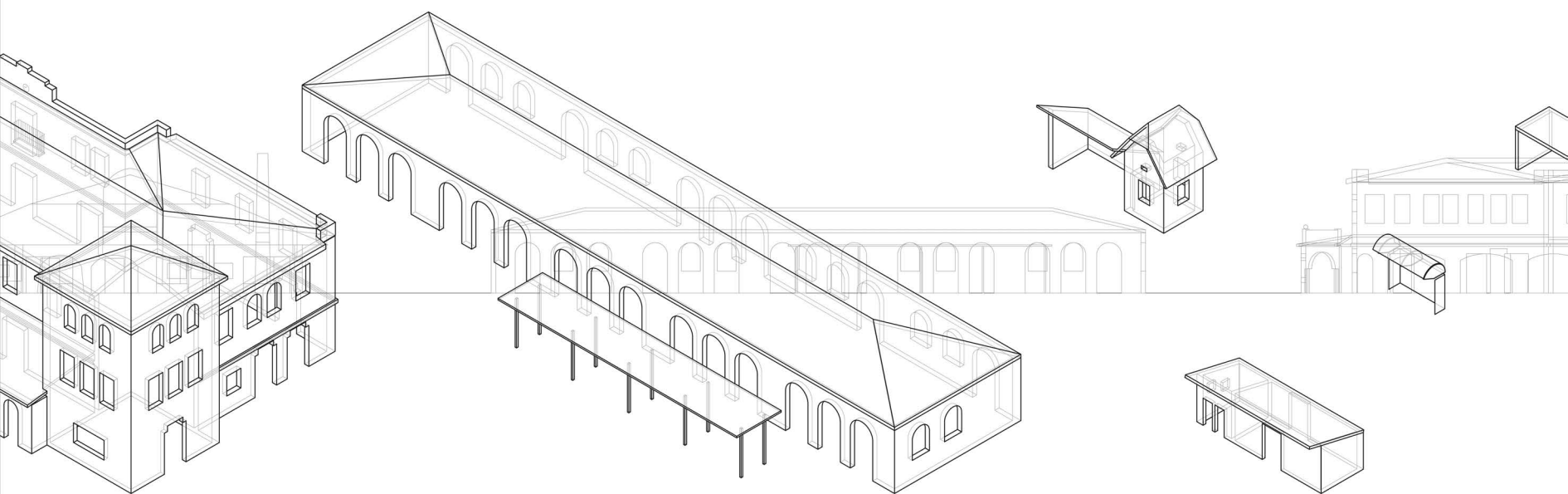


# El ferrocarril en la España rural

## estaciones, paisaje e identidad

RUBÉN FERNÁNDEZ RAMOS







UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA



TRABAJO FIN DE GRADO

Rubén Fernández Ramos

El ferrocarril en la España rural: estaciones, paisaje e identidad

## **Trabajo fin de grado**

30 de mayo de 2025

Alumno: Rubén Fernández Ramos

Tutora: Graziella Trovato

Departamento de Composición Arquitectónica

Aula 2 - Primavera 2025

Coordinadora: Beatriz Arranz Arranz

Adjunta: Andrea Alonso Ramos

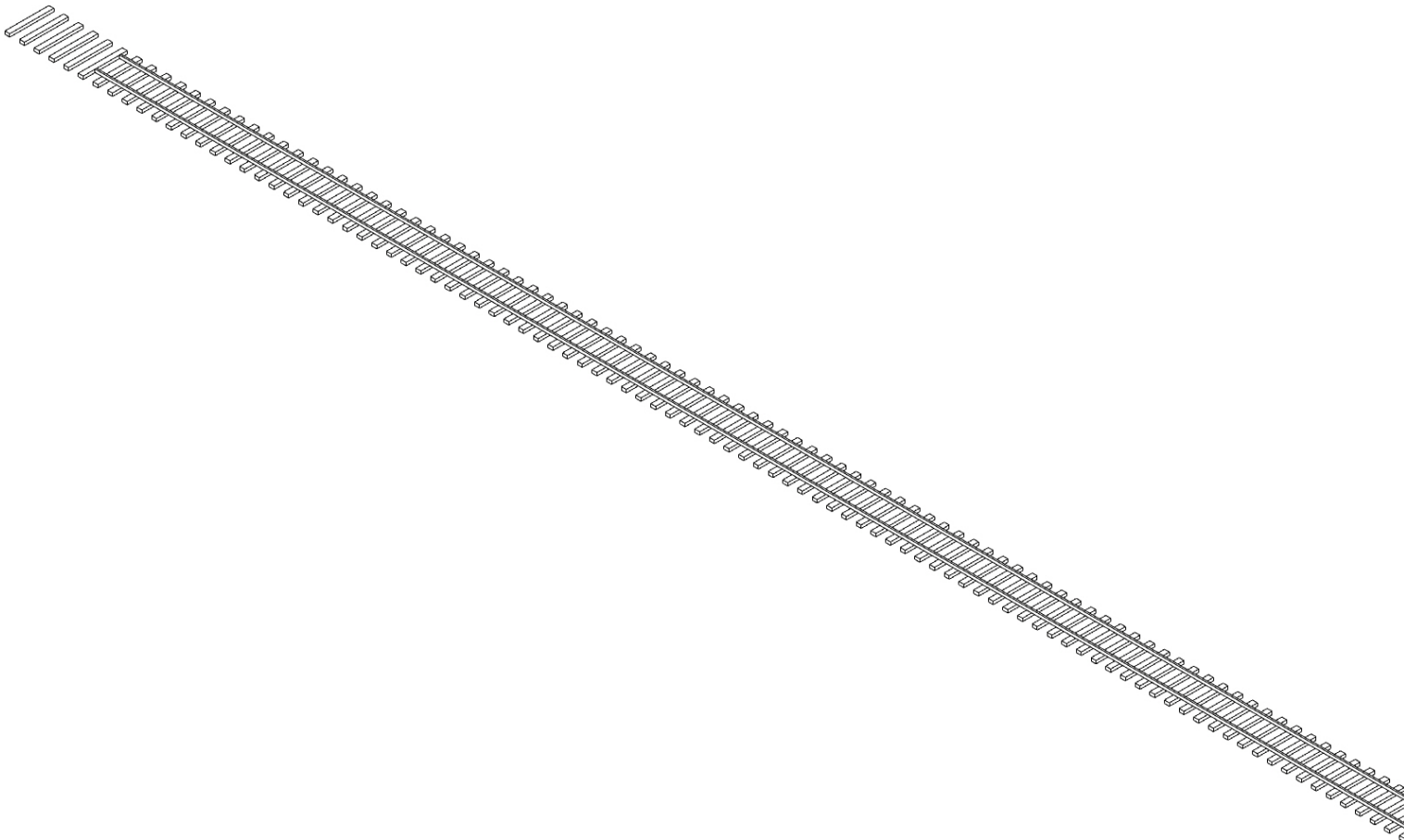
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid

Universidad Politécnica de Madrid

*Dibujo de la cubierta: elaboración propia a partir del dibujo de casos de estudio*

# El ferrocarril en la España rural

estaciones, paisaje e identidad





# ÍNDICE

<b>1</b>	<b>Introducción</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>Inventario de Estaciones de la Red de Líneas de Débil Tráfico</b>	<b>127</b>
	Estado de la cuestión	12		Procedimiento de inventariado	127
	Objetivos	13		Casos de estudio	130
	Método	13		A1 Estación de Huelma (Jaén)	
	Diagnóstico: líneas	14		Apeadero de San Cosme (Asturias)	
	Diagnóstico: estaciones	15		A2 Apeadero de Golmés (Lleida)	
				Apeadero de Ferreruela de Tábara (Zamora)	
<b>2</b>	<b>Marco teórico</b>	<b>19</b>		B1 Apartadero - cargadero de Espinosa de Henares (Guadalajara)	
	Una historia del ferrocarril en Europa	19		Apartadero - cargadero de Hellín (Albacete)	
	El surgimiento de la alta velocidad	21		B2 Apartadero de Santa Lucía (Asturias)	
	La España rural: otra mirada crítica	22		Apartadero de Miraflores de la Sierra (Madrid)	
	Una deuda con el patrimonio y la esperanza del paisaje cultural	24		B3 Estación de Puebla de Sanabria (Zamora)	
				Estación de Ribadeo (Lugo)	
<b>3</b>	<b>Red de Líneas de Débil Tráfico</b>	<b>27</b>		B4 Estación de Sigüenza (Guadalajara)	
	Definición	27		Estación de Manresa (Barcelona)	
	Las Líneas	28	<b>5</b>	<b>Conclusiones</b>	<b>145</b>
	Cartografía de las líneas y su entorno	108		Referencias bibliográficas anotadas	151
	Resultados	110		Procedencia de las imágenes	154
	Las Estaciones	114		ANEXO DOCUMENTAL: inventario de estaciones de la RLDT	161
	Clasificación tipológica	118		...	...
					295



## RESUMEN

Este trabajo nace del deseo de mirar con otros ojos los vestigios del ferrocarril que atraviesan silenciosos nuestro paisaje. Lo que en otro tiempo fue símbolo de conexión y progreso, hoy yace en muchas ocasiones abandonado, envuelto en una nostalgia que apenas alcanza a rozar su verdadero valor. A través de una investigación crítica, sensible y meticulosa, este trabajo propone una nueva forma de entender estas arquitecturas ferroviarias: no como ruinas del pasado, sino como espacios vivos de memoria, paisaje e identidad.

Lejos de ser un simple inventario, este estudio ofrece una clasificación tipológica inédita y una lectura cultural del patrimonio ferroviario en desuso a través de la definición de una Red de Líneas de Débil Tráfico. El análisis va más allá de lo técnico: se entrelazan cartografía, historia, paisaje y teoría para desvelar lo que estas estaciones dicen de nosotros, de cómo habitamos, recordamos y proyectamos.

Entre el ensayo y la investigación, esta propuesta invita al lector a repensar el tren no sólo como infraestructura, sino como hilo conductor de una narrativa común, fragmentada, que aún puede ser contada. Es, en definitiva, una herramienta para imaginar futuros posibles desde lo común, a partir de aquello que el relato del progreso dejó atrás.

## ABSTRACT

This work emerges from the desire to see, with new eyes, the remnants of the railway that silently thread through our landscapes. What was once a symbol of connection and progress now often lies abandoned, wrapped in a nostalgia that barely touches its true value. Through critical, sensitive, and meticulous research, this study proposes a new way of understanding these railway architectures—not as ruins of the past, but as living spaces of memory, landscape, and identity.

Far from being a simple inventory, this study offers an original typological classification and a cultural reading of disused railway heritage through the definition of a Network of Low-Traffic Lines. The analysis goes beyond technical aspects: it interweaves cartography, history, landscape, and theory to uncover what these stations reveal about us—how we inhabit, remember, and imagine.

Positioned between essay and research, this work invites the reader to rethink the railway not merely as infrastructure, but as the thread of a shared, fragmented narrative that still longs to be told. Ultimately, it is a tool for imagining possible futures from a collective perspective—starting with what the tale of progress has left behind.

# 1

## **Introducción**

Estado de la cuestión

Objetivos

Método

Diagnóstico: líneas

Diagnóstico: estaciones

## INTRODUCCIÓN

El 19 de noviembre de 1837, en la entonces colonia española de Cuba, se inauguraba la línea ferroviaria La Habana–Güines. Más de siglo y medio después España celebraba la puesta en marcha de su primera línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, envuelta en la euforia de la Exposición Universal de 1992. Dos hitos separados por 155 años, pero unidos por un mismo afán: proyectar una imagen de país moderno, competitivo, capaz de dialogar con las potencias industriales desde la ingeniería y la infraestructura.

La irrupción de la alta velocidad no sólo simbolizó un salto hacia adelante; también supuso el inicio de un proceso silencioso de marginación progresiva del ferrocarril convencional. La vieja red, que durante décadas había hilvanado pueblos, sostenido economías locales y configurado una identidad territorial dispersa pero viva, comenzó a ser tratada como un lastre. Fue arrinconada por obsoleta e improductiva; demasiado lenta para un tiempo que glorificaba la velocidad y la rentabilidad como valores incuestionables.

El tren convencional fue, durante más de un siglo, un dispositivo de cohesión social, un mecanismo cotidiano de vertebración y acceso, una infraestructura que no solo conectaba puntos geográficos, sino también formas de vida. Su abandono responde a una lógica de país que ha asumido sin fisuras el dogma del capitalismo globalizado. El resultado es una economía que flota a duras penas sobre el turismo y una geografía atravesada por desigualdades cada vez más profundas.

Este trabajo nace del impulso de mirar hacia esas ruinas no como restos, sino como testigos. Se propone una lectura crítica y paisajística de las líneas abandonadas o en proceso de desactivación, no con ánimo arqueológico, sino con la voluntad de rescatar su carga cultural, su valor arquitectónico y su potencial social. Las estaciones y apeaderos que hoy se disuelven entre la maleza o languidecen en medio del silencio de la planicie castellana fueron, en otro tiempo, centros de intercambio, umbrales entre lo local y lo nacional, espacios de tránsito y de encuentro.

Ahora, malheridas por la desinversión y el olvido, reclaman otra forma de atención. No nostalgia, sino justicia y, en su caso, réuso. En ellas se cifra, quizá, la posibilidad de imaginar un modelo distinto: uno que no sacrifique la capilaridad del territorio en aras de la eficiencia, uno que comprenda el patrimonio como algo más que una estética del pasado, uno que haga del tren un hilo vivo y no una reliquia. Porque en sus andenes vacíos aún resuena la pregunta de qué país queremos construir y a qué valores estamos dispuestos a renunciar para poder habitarlo.

## Estado de la cuestión

El ferrocarril en general es un tema que se ha tratado con frecuencia e investigado a fondo por diferentes disciplinas a lo largo de los años. Para concentrar esta investigación y comprender a la perfección tanto los objetos de estudio como la propia metodología, este trabajo ha estado permanentemente en contacto con la revisión bibliográfica de textos relativos a estos temas: ferrocarril de débil tráfico, tejido rural en España y patrimonio y paisaje cultural.

En primer lugar, la objetivación de este estudio entorno al ferrocarril de débil tráfico o convencional ha estado alimentada por la colaboración directa con el proyecto de investigación Erasmus+ TOUR&RAIL (KA220-HED). Este proyecto aborda el desafío urgente de descarbonizar el transporte, defendiendo al mismo tiempo la cohesión territorial y el derecho de las comunidades rurales a una vida digna. Lo hace poniendo en valor el ferrocarril regional como motor de desarrollo y atendiendo a las necesidades, aspiraciones y capacidades de sus poblaciones.

En concreto, la investigación se basa en la necesidad de realizar una lectura tipológica de las estaciones presentes en el ferrocarril rural español a la luz del trabajo de campo realizado en el segundo paquete de trabajo del proyecto. Este trabajo de campo, realizado por un equipo de profesores e investigadores de la UPM, ha analizado las líneas de débil tráfico y sus estaciones pormenorizadamente, y se publicará recientemente un texto con los resultados del mismo. Este trabajo de investigación utiliza la información recogida en el trabajo de campo mencionado para enfocarse en el análisis de las estaciones, el paisaje cultural e industrial que las rodea y la identidad que han construido. Por tanto, se ha utilizado como recurso fundamental y base de datos en la realización de este diagnóstico.

En segundo lugar, sobre la historia del ferrocarril tanto europea como española se han consultado dos fuentes principalmente en relación con este tema: *Apuntes para la historia de la alta velocidad por ferrocarril en Europa* por una parte y *Renfe, 75 años de historia (1941–2016)*, por otro. En ambos textos se trata la evolución histórica del ferrocarril basada en un relato técnico y materialista. Para contrarrestar este enfoque, se ha utilizado la obra de G. Lipovetsky *Los tiempos hipermodernos*, en la cual se retrata la sociedad del momento desde una perspectiva social y cultural, basada en una crítica voraz a la deconstrucción posmoderna y a la pérdida de valores. Adicionalmente, se ha utilizado la teoría sociológica clásica de G. Simmel para completar el análisis a través de su obra *El individuo y la libertad: Ensayos de crítica de la cultura*.

Por otro lado, como base teórica para el entendimiento de la España “rural”, se ha utilizado el texto *La España rural* de J.F. Montes Fernández, que contiene una revisión del concepto basada en la etnografía. Para entender esto mismo en su dimensión jurídica y el impacto que tiene simbólicamente la legislación española en el tejido rural, se ha utilizado el texto *La cuestión territorial en España: debate y problema histórico* de S. Cruz Artacho.

Por último, la descripción teórica y la aplicación práctica de las nociones de paisaje y patrimonio parten de los planes nacionales de paisaje cultural y patrimonio industrial y de la obra de Concha Lapayese y Darío Gazapo *La construcción del paisaje*.

Tanto la revisión bibliográfica como la recopilación de datos del proyecto TOUR&RAIL estarán debidamente citados a lo largo del texto, en la lista de referencias bibliográficas y en los créditos de las imágenes.

## **Objetivos**

Esta investigación tiene tres objetivos:

El primero es estudiar de forma crítica la evolución del ferrocarril en España y, en concreto el abandono de la infraestructura regional.

El segundo consiste en valorar, parametrizar y rastrear el patrimonio ferroviario español más allá de su dimensión técnica u operativa, incluyendo su relación con el paisaje y la economía.

El tercero y último es realizar una lectura tipológica de las estaciones ferroviarias que se encuentran integradas en las líneas ferroviarias convencionales, aplicando la mirada arquitectónica.

## **Método**

Para alcanzar estos objetivos, la investigación se estructurará a partir de una serie de etapas metodológicas, comenzando por una interrogante fundamental: ¿qué se entiende por líneas de débil tráfico? La respuesta es compleja. Para contestar, se empezará esta investigación definiendo los marcos conceptuales que acompañarán la labor científica durante todo el trabajo.

Después, se realizará una descripción de lo que las líneas de débil tráfico son y qué elementos las constituyen. Para ello, se describirá lo que se entiende como débil tráfico para después elaborar un diagnóstico de las líneas que están bajo dicha clasificación en España. Posteriormente, se hará el mismo proceso de diagnóstico dedicado a las estaciones, que serán seleccionadas e inventariadas de forma simultánea a ese proceso de diagnóstico.

Posteriormente se hará una agrupación en tipos de las estaciones observadas, procurando no sobrepasar la frontera de seis tipos y describiendo cada uno de los tipos en su dimensión teórica y conceptual. Por último, se relacionarán los tipos con casos de estudio seleccionados del inventario, dando como resultado un sistema para la lectura tipológica de estaciones de débil tráfico.

## Diagnóstico: líneas

Para concretar el diagnóstico de las líneas, se utilizarán unas fichas con las siguientes características. Estas fichas están realizadas expresamente para este trabajo, no proceden de ningún formato anterior, aunque sí incluyen información extraída de referencias bibliográficas, como se indicará posteriormente.

La numeración de la línea se corresponderá con aquella designada por Adif, así como sus estaciones de inicio y fin. Análogamente, los tramos que se inspeccionarán estarán siempre dentro de la misma, aunque no necesariamente coincidan con su inicio o lugar de destino.

Se incluirán dos mapas por cada una de las líneas: un primer mapa general de la Península Ibérica con toda la RLDT y señalada la línea en cuestión. Por otro lado, un segundo mapa se aproximará más a la línea y su interacción con las líneas de su entorno, así como su relación la geografía y el relieve. De este modo, el lector puede ubicar cada una de las líneas de un sólo vistazo, haciéndose una idea de cómo se ha introducido la misma en cada caso.

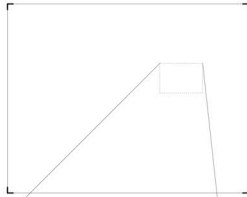
Para complementar esta información, cada ficha irá acompañada de un índice categorizado de estaciones, en las que se observan las estaciones en pie, aquellas demolidas o aquellas descartadas de la red. Esta información es de especial relevancia en aquellas líneas que tienen una gran variedad de estaciones en función de su estado de conservación.

El resto de datos de la ficha (ver glosario) darán información sobre su evolución histórica, su capacidad operativa y el grado de mantenimiento que han recibido últimamente, como mínimo hasta julio de 2024.

Toda esta información es susceptible de no ser encontrada en fuentes fiables. En ese caso, se sustituirá el dato por un guión corto.

Acompañando a esta información contenida en esta ficha, se incluirá una reseña paisajística con especial hincapié en la dimensión socioeconómica que enmarca cada una de ellas. Para la redacción de ambos textos, se han utilizado los datos aportados por el proyecto de investigación TOUR&RAIL, en concreto tras el trabajo de campo destinado al diagnóstico completo de las líneas. Dichos textos se han reelaborado, sintetizado y completado con el fin de aportar una mejor visión global de las líneas, más holística y que permita enriquecer su definición.

**línea XXX INICIO - DESTINO**  
**Tramo inicio - fin**



EVOLUCIÓN HISTÓRICA

FECHA PROYECTO

FECHA CONSTRUCCIÓN

FECHA INAUGURACIÓN

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS

TRAZADO EN VÍA ÚNICA

VELOCIDAD MÁX.

CAPACIDAD

TRENES DIARIOS

SATURACIÓN

ESTACIÓN + P.K.



Estación demolida

Estación descartada de la RLDT

Diagnóstico: líneas

Análogamente, se utilizarán unas fichas de formato similar para el desarrollo del inventario, que hará sido seleccionado con carácter previo según los criterios descritos en el capítulo 3 del trabajo. Del mismo modo que sucedía con las fichas de las líneas, las fichas para las estaciones han sido creadas ad hoc para el trabajo que tenemos entre manos, con características también similares:

El nombre de la estación, apeadero, cargadero o apartadero será aquel que recoge Adif de forma oficial. Las características que de la estación que serán importantes para el análisis son las fechas de inauguración y proyecto, las compañías que promovieron su construcción y las características morfológicas de su entorno: andenes y vías. Además, se realizará un comentario escrito sobre la estación y una descripción gráfica de sus fachadas para entender cómo los accesos influyen en su jerarquía.

La ficha incorporará un dibujo de la estación en axonometría isométrica en el que se identifiquen de un primer vistazo tanto los elementos formales que la convierten en estación tipo como los programas funcionales que contiene. Estos elementos formales vendrán descritos de forma esquemática y también escrita, acorde a la siguiente leyenda:


		Volumen único		Marquesina empotrada		Cubierta inclinada a dos aguas
		Volumen doble		Marquesina apoyada		Cubierta inclinada a cuatro aguas
		Volumen triple en simetría		Marquesina doble		Cubierta inclinada a un agua
		Volumen triple asimétrico		Marquesina - terraza		Cubierta plana
		Conjunto desagrupado		Porche		

La descripción total de cada estación concluye con su observación directa mediante dos fotografías en blanco y negro. Estas fotografías serán extraídas del trabajo de campo mencionado anteriormente, propiedad del proyecto TOUR&RAIL. Por último, se incluye un mapa de contexto de la estación en el que puede verse su relación con el resto de estaciones de la línea y con la geografía física y humana de su entorno.

Toda esta información es susceptible de no ser encontrada en fuentes fiables. En ese caso, se sustituirá el dato por un guión corto.

Como puede observarse, este trabajo utilizará la expresión gráfica de elaboración propia y la cartografía a través de los Sistemas de Información Geográfica como base documental para la justificación de sus hipótesis, por lo que la totalidad de los dibujos y mapas estarán hechos personalmente y ex novo para este estudio, de no especificarse lo contrario.

XXXXXXX

	FECHA PROYECTO	OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACION
	FECHA INAUGURACION	
	PROMOTOR	
	Nº ANDENES	
	Nº VIAS	
	ESQUEMA FORMAL	
	<b>ELEMENTOS FORMALES</b> VOLUMETRIA <input type="radio"/> Volumen único <input type="radio"/> Volumen doble <input type="radio"/> Volumen triple en simetría <input type="radio"/> Volumen triple asimétrico <input type="radio"/> Conjunto desagrupado  ESPACIO DE AGUARDA <input type="radio"/> Marquesina empotrada <input type="radio"/> Marquesina apoyada <input type="radio"/> Marquesina doble <input type="radio"/> Marquesina - terraza <input type="radio"/> Porche <input type="radio"/> Sin espacio de espera  ELEMENTO DE CUBIERTA <input type="radio"/> Cubierta inclinada a dos aguas <input type="radio"/> Cubierta inclinada a cuatro aguas <input type="radio"/> Cubierta inclinada a un agua <input type="radio"/> Cubierta plana	
	<b>LEYENDA</b> <input type="checkbox"/> Uso residencial <input type="checkbox"/> Uso viajeros <input type="checkbox"/> Uso maquinaria <input type="checkbox"/> Uso comercial <input type="checkbox"/> Mixto	
ACCESOS		

# 2

## **Marco teórico**

Una historia del ferrocarril en Europa

El surgimiento de la alta velocidad

La España rural: otra mirada crítica

Una deuda con el patrimonio y la esperanza del paisaje cultural

## MARCO TEÓRICO

### Una historia del ferrocarril en Europa



3



4

3 Cartel publicitario de la Midland Railway, 1907.

4 R. de Valerio para Air France, París-Londres en 1h30, 1979.

La historia del ferrocarril es una historia de transformaciones. Desde su primera puesta en marcha en 1825 entre Stockton y Darlington (Inglaterra), el ferrocarril ha sido un medio de transporte que se ha transformado en virtud de sus contextos económicos y sociales, moldeándose conforme las circunstancias lo requerían (Sánchez Blanco, 1994). Inicialmente el ferrocarril se desarrolló orientado al transporte de mercancías, aunque incorporó rápidamente el transporte de viajeros a su razón de ser, siendo este el motivo principal de su existencia actual en Europa. Con el inicio del siglo XX, la consolidación del automóvil particular y del avión como medios de transporte preferentes impulsó una transformación en los hábitos de movilidad. En respuesta a esta tendencia, el ferrocarril emprendió un proceso de modernización, centrado en la mejora de la velocidad y la infraestructura. No obstante, a pesar de que hacia 1955 ya se habían desarrollado trenes capaces de alcanzar altas velocidades, su aplicación práctica resultaba inviable debido al deterioro excesivo que provocaban en las vías férreas (López Pita, 2006).

Mientras que el rápido crecimiento del ferrocarril inglés estuvo motivado por intereses particulares y financiado por capital privado, en otros países de Europa hubo modelos en los que la intervención estatal fue muy significativa, llegando a ser la principal promotora de su desarrollo. El principal inconveniente del modelo inglés fue la disparidad en las soluciones técnicas otorgadas a la infraestructura. La falta de normativas comunes hizo que se impusiera por la práctica una uniformidad técnica solvente, por ejemplo, en materia del ancho de vía. En Bélgica se impuso el modelo estatal, construyendo una red nacional que garantizó tanto su independencia como su homogeneidad. En Francia, en cambio, la intervención estatal se impuso tras el fracaso del modelo inglés aplicado a su territorio, un modelo que funcionó con eficacia en Alemania y en el Imperio Austro-húngaro, donde el ferrocarril fue un medio para asegurar la cohesión territorial. Por último, la irrupción del ferrocarril fue compleja tanto en España como en Italia. En España, la falta de capital nacional unida a la complejidad en la orografía hicieron que se retrasara la implementación del ferrocarril, una implementación marcada por la adopción de un ancho específicamente ibérico (1,674 metros) que complicaría la conexión internacional con otros países. Italia, por su parte, atravesaba una época de fragmentación política que culminó con la nacionalización de la red en 1881 (López Pita, 2006).

Tras la Primera Guerra Mundial (1914-1918) los procesos de industrialización impulsados por la compañía Ford revolucionaron la forma en que se producían los automóviles, dando un vuelco a la trayectoria de las incipientes infraestructuras ferroviarias. Se produjo un proceso de nacionalización de las redes de ferrocarriles agravado adicionalmente por la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) y la posguerra, culminado finalmente en 1948. En el caso particular de España, tras la Guerra Civil (1936-1939) se creó RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles) bajo la *Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por carretera del 24 de enero de 1941*, unificando las



múltiples compañías existentes hasta el momento (Muñoz Rubio, 2016).

## El surgimiento de la alta velocidad

El tren que nació en los albores de la Revolución Industrial (y que se ha estudiado hasta este punto) es conocido como ferrocarril convencional. La infraestructura que se instauró entonces y se regularizó hasta bien entrado el siglo XX, era capaz de garantizar unas condiciones de transporte adaptadas al contexto económico y social del momento, condiciones que se quedaron obsoletas con el desarrollo y la incorporación de las nuevas redes de alta velocidad. Al fin y al cabo, las limitaciones estructurales del ferrocarril convencional (radios de curvatura, pendientes, etcétera) impidieron que pudiera competir con estas, pese a los intentos de modernización que recibió este tipo de infraestructura.

Frente a esta aparente (y vaga) afirmación, el modelo ferroviario europeo cambió radicalmente, construyendo una nueva red de transporte de alta velocidad que suponía un cambio conceptual respecto a la situación anterior, ahogando definitivamente al ferrocarril convencional. Este cambio de modelo estuvo respaldado desde el primer momento por políticas económicas que privilegiaron uno frente al otro. La expansión del sistema capitalista durante el siglo XX y su adhesión a los estados en forma de políticas públicas hicieron que las poblaciones se empezaran a concentrar en torno a los núcleos industriales, diluyendo poco a poco la dispersión territorial y con ella la conectividad que en tiempos anteriores había sido integradora. La productividad, la eficacia y la velocidad se convirtieron en los valores incorporados a la forma y espíritu de los países europeos (Simmel, 1917/1998) que son responsables del actual abandono de las infraestructuras y la concentración de la calidad del servicio ferroviario en las ciudades más pobladas y sus áreas metropolitanas, olvidando un tejido demográfico que fue el verdadero punto de partida (Zamorano y Romo, 2006).

El primer ejemplo global de esta nueva concepción fue el *Shinkansen* japonés, inaugurado en 1964 entre Tokio y Osaka. En cambio, en Europa el hito fundacional fue la apertura de la línea París–Lyon en 1981 por parte de la SNCF, con trenes TGV capaces de alcanzar inicialmente 260 kilómetros por hora. Figuras clave para el surgimiento de estos proyectos fueron Louis Armand y Marcel Tessier, quienes defendieron la necesidad de una nueva generación de transporte ferroviario orientada a la velocidad, la seguridad y a una sostenibilidad puesta posteriormente en entredicho (López Pita, 2006). Como señala Andrés López Pita (2006), en apenas dos décadas se construyeron más de 1 800 km de líneas específicas de alta velocidad en Europa, cifra que contrasta con los escasos 159 km de ferrocarril convencional construidos en los primeros 23 años del siglo XIX en los países europeos que actualmente cuentan con servicios de alta velocidad. Es más, según Frederic Rudolph (2023), la red ferroviaria europea se redujo en un 65% entre 1995 y 2020, lo cual equivale a unos 15 650 kilómetros de vía. La mayor parte de los cierres se produjeron en Alemania (6 706 km), Polonia (4 660 km) y Francia (4 125 km). En España, en ese mismo período se cerraron 22 líneas ferroviarias regionales, con una longitud total de 949 km.

5 Mapa de la red de Ferrocarriles de España y Portugal y Zona de protectorado español en Marruecos, 1937.

El caso concreto de España es especialmente interesante. El ferrocarril convencional se encuentra inmerso en una dinámica recíproca de fuerzas interrelacionadas: demanda, mantenimiento e inversión. El reduccionismo aplicado a la red regional de ferrocarriles ha conducido a que se ponga en el centro de la cuestión la rentabilidad económica de las líneas, olvidando su importancia para la cohesión territorial, la reducción de desigualdades territoriales, la promoción de una movilidad justa, la diversificación productiva o la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Si se reorientasen las políticas públicas que promueven los modelos de transporte hacia un punto en que la viabilidad económica y la rentabilidad largoplacista dejen de ser su primera preocupación, tendríamos la oportunidad de preguntarnos qué herramientas ofrece el transporte en ferrocarril para gestar un cambio social, económico e incluso cultural capaz de restaurar las desigualdades entre el tejido rural y el urbano que ponen en peligro nuestra convivencia.

## La España rural: otra mirada crítica

Si hemos realizado un diagnóstico histórico y materialista de cómo se ha gestado la situación que experimenta hoy el ferrocarril regional que integra el objeto de estudio de este trabajo, parece importante realizar también una breve lectura crítica del entorno sociocultural que rodea las infraestructuras ferroviarias que más adelante cobrarán protagonismo. Frente a la tendencia artificiosa y maniquea de crear una España rural bajo la cual puedan albergarse las complejas y variadas realidades del tejido rural español, en este punto resulta imprescindible realizar una reflexión acerca de lo que comúnmente denominamos España rural o vaciada, con especial énfasis en el impacto que esta tiene para sí misma y desde la perspectiva de quien realmente está en diálogo con ella.

El territorio español está distribuido de tal forma que hay, en promedio, 96,1 habitantes por kilómetro cuadrado (MITMA, 2025). Se posiciona en la mediana de los países a nivel mundial, concretamente en el lugar 113 de un total de 237 (Indexmundi, 2025); no obstante, manifiesta una notable heterogeneidad demográfica, atribuible a patrones de ocupación territorial caracterizados por la irregularidad y escasa homogeneidad espacial. En consecuencia, coexisten ámbitos en los que aparecen 25,4 habitantes por kilómetro cuadrado (Castilla y León) con otros en los que hay 873,2 (Comunidad de Madrid) sin apenas separación física (MITMA, 2025). El resultado pragmático más allá de la foto fija que ofrece la estadística es el de un amplio territorio desprovisto no sólo de población, sino también de servicios, de comunicaciones, de oportunidades y de recursos (Montes Fernández, 2024).

Por tanto, cualquier intención de recoger la realidad social de esta superficie debería realizarse sin reduccionismos ni títulos gratuitos. La España rural es, en realidad, una larga cadena de eslabones en forma de comunidades cada vez más segregadas y abandonadas, esquiladas por el romanticismo más reaccionario, que pretende capacitar al campo para resolver los problemas que genera la vida urbana al calor de políticas gubernamentales que favorecen el desapego y la apatía a través de un modelo turístico donde el pueblo y sus habitantes son objetos de consumo. Por eso era urgente incluir un apartado dedicado a esto en el presente texto.

6 Cargadero de Llano de la granja (Badajoz), 2024.

7 Apeadero de Pollos (Valladolid), 2024.



6



7

Para dar cuenta a cualquiera que se interese por este tema de que no se trata de un ejercicio académico de composición arquitectónica sino de un proceso de puesta en valor de hitos arquitectónicos que en un momento fueron fundamentales para garantizar la estabilidad económica y la cohesión territorial y que en algún otro puedan reparar desigualdades y restaurar garantías.

## Una deuda con el patrimonio y la esperanza del paisaje cultural

Este trabajo se origina en la necesidad de evaluar la continuidad de tipologías en las estaciones y apeaderos de la red ferroviaria española. Una evaluación que pretende poner en valor una arquitectura sita, por un lado, en un contexto de abandono institucional y con una relación compleja y particular con su entorno próximo por el otro. Incluye, por tanto, una necesaria mención acerca del patrimonio y una pregunta sobre cómo este está reivindicado institucional y socialmente.

La legislación nacional sobre patrimonio (*Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español* y el *Real Decreto III/1986, de 10 de enero*) se encarga de proteger legalmente los elementos:

“Inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico. También forman parte del mismo el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques, que tengan valor artístico, histórico o antropológico.

Asimismo, forman parte del Patrimonio Histórico Español los bienes que integren el Patrimonio Cultural Inmaterial, de conformidad con lo que establezca su legislación especial” (*Ley del Patrimonio Histórico Español, 1985, Artículo primero*).

Análogamente, el *Plan Nacional de Patrimonio Industrial*, trata de diseñar una política pública de protección, conservación, investigación, gestión y difusión del patrimonio derivado de la industrialización, entendiéndolo como “el conjunto de los bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad relacionados con la cultura del trabajo que han sido generados por las actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y gestión generadas por el sistema económico surgido de la Revolución Industrial” (*Plan Nacional de Patrimonio Industrial, 2011, p. 11*).

Se utilizarán, por tanto, estos textos como base para valorar los objetos que son el tema de investigación en su dimensión patrimonial, entendiéndolo que son de interés histórico y etnográfico en general y técnico en particular.

Hablar de patrimonio hoy equivale a poner encima de la mesa la cuestión sobre los bienes comunes y una crítica sobre su conservación y impecabilidad (Ruskin, 1848/1975), a la vez que pone en

tela de juicio el modo en que la construcción de identidades en torno a relatos históricos inventados se ha convertido en una forma idiosincrática y particular de comprender la realidad cultural. Aunque tradicionalmente los bienes patrimoniales estaban relacionados con las figuras “importantes” de la historia, con el avance del siglo XX aprendimos que aquello que la vida cotidiana utiliza para edificarse, así como el lugar físico en el que la economía es productiva – la arquitectura industrial, por ejemplo – también deben tener hueco bajo el afortunado paraguas del patrimonio. En este contexto, en los años ochenta las estaciones de tren empiezan a formar parte de la Historia de la Arquitectura de la mano de Pedro Navascués Palacio (Aguilar Civera, 1998) con el objetivo de convertirse en bienes patrimoniales catalogados y señalados para su conservación. Actualmente, en la era de la “hipermodernidad” (Lipovetsky, 2004/2008), sentimos la necesidad de poner en crisis la patrimonialización excesiva, responsable de la turistificación masiva de lugares y dinámicas que legitiman desigualdades socioeconómicas y paisajes desiguales.

De acuerdo con el Plan Nacional de Paisaje Cultural (2012), este es el “resultado de la interacción en el tiempo de las personas y el medio natural, cuya expresión es un territorio percibido y valorado por sus cualidades culturales, producto de un proceso y soporte de la identidad de una comunidad”. El Paisaje Cultural aparece en escena para contribuir a la comprensión holística de la situación y contexto de las líneas y estaciones que son objeto de análisis del trabajo. Para ello, se utilizará la cartografía como herramienta para integrar ambos, señalando cómo y en qué medida se interrelacionan, integrando las actividades productivas, la geografía, los núcleos de población y los sistemas de comunicación.



# 3

## **Red de Líneas de Débil Tráfico**

Definición

Las Líneas

Cartografía de las líneas y su entorno

Resultados

Las Estaciones

Clasificación tipológica

## RED DE LÍNEAS DE DÉBIL TRÁFICO

### Definición

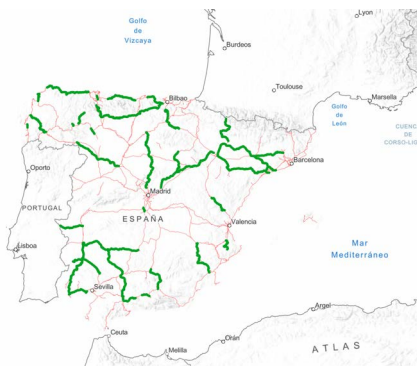
El objetivo de la presente investigación es llevar a cabo un análisis discrecional de las estaciones y apeaderos de ferrocarril situados en el medio rural español, en el contexto de líneas ferroviarias caracterizadas por su decadencia, abandono parcial o desmantelamiento. A partir de este punto, dichas infraestructuras serán referidas bajo la denominación de “Líneas de Débil Tráfico”, conformando una red dispersa que abarca el conjunto del territorio nacional. Como señalan Berrocal y Zamorano (coords., 2025), “no existe una definición oficial de Línea de Débil Tráfico que permita acotar sin lugar a dudas el tipo de infraestructura ferroviaria del que se trata”. Por este motivo, si bien el concepto resulta intuitivo y es de uso común en el ámbito ferroviario, se considera necesario establecer una definición operativa que posibilite su empleo en el presente estudio de manera precisa y exenta de ambigüedades.

El débil tráfico es consecuencia lógica de una baja demanda, relacionada con la igualmente baja densidad de población de los lugares donde está presente. Paralelamente, las primeras y más recurrentes aproximaciones al concepto de “débil tráfico” han estado vinculadas a la limitada rentabilidad económica de dichas infraestructuras. Esta asociación ha servido como justificación para el abandono institucional, sustentado en una perspectiva ingenua y marcadamente economicista, que ignora otras dimensiones del ferrocarril.

Aunque en el ámbito académico español las referencias al débil tráfico están muy limitadas, Rodríguez Bugarín (1996) realiza una definición suficientemente concreta. El autor afirma que:

“En la actualidad, Renfe considera una línea de débil tráfico como aquella cuyo índice de cobertura (es decir, la relación costes/ingresos) no llega al 40 % o cuyo grado de ocupación medio no llegue a 50 viajeros diarios por tren” (Rodríguez Bugarín, 1996, p. 242).

En esta concepción subyace aún la rentabilidad económica de las líneas, por lo que resulta imprescindible completar esta con otras consideraciones. Retomando la referencia a Berrocal y Zamorano (2025) y tomando en consideración la clasificación de la red ferroviaria de Adif, se definirá Línea de Débil Tráfico aquella infraestructura ferroviaria que no forma parte de los corredores de alta velocidad (categoría A) ni de los trayectos con tráfico significativo de viajeros o mercancías (categorías B1 y C), y que se encuadra dentro de las categorías D, E o, de manera parcial, B2. Estas líneas se caracterizan por su baja densidad de circulación, su escasa rentabilidad operativa y un uso limitado, bien sea por atender territorios con baja demanda, por estar orientadas principalmente al tráfico de mercancías con poca frecuencia diaria, o por constituir accesos secundarios, enlaces



9

logísticos o tramos residuales del sistema ferroviario (Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de ADIF-Alta Velocidad (ADIF-AV), Anexo 1, 2024). Su consideración como débil tráfico responde más a criterios técnicos (bajo volumen de servicios y velocidad reducida) que económicos, y su identificación permite delimitar un conjunto de infraestructuras vulnerables al abandono o susceptibles de ser revalorizadas mediante el reuso.

Por último, las Líneas de Débil Tráfico mencionadas no se pueden entender como cuerpos infraestructurales aislados. Forman parte de ellas tanto la infraestructura operativa como las estaciones y los andenes, así como su área de influencia social, cultural, económica y biológica. Aunque en el presente trabajo se ponga el foco sobre las tipologías arquitectónicas de estaciones y apeaderos, se contextualizarán las mismas con el fin de incorporar a su diagnóstico las variables socioeconómicas que han posibilitado tanto su aparición como su permanencia. Todo este conjunto aparecerá a continuación bajo el concepto Red de Líneas de Débil Tráfico (RLDT), normalmente señalado sobre la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) (ver glosario) y asociado inevitablemente a su complejidad idiosincrática.

## Las Líneas

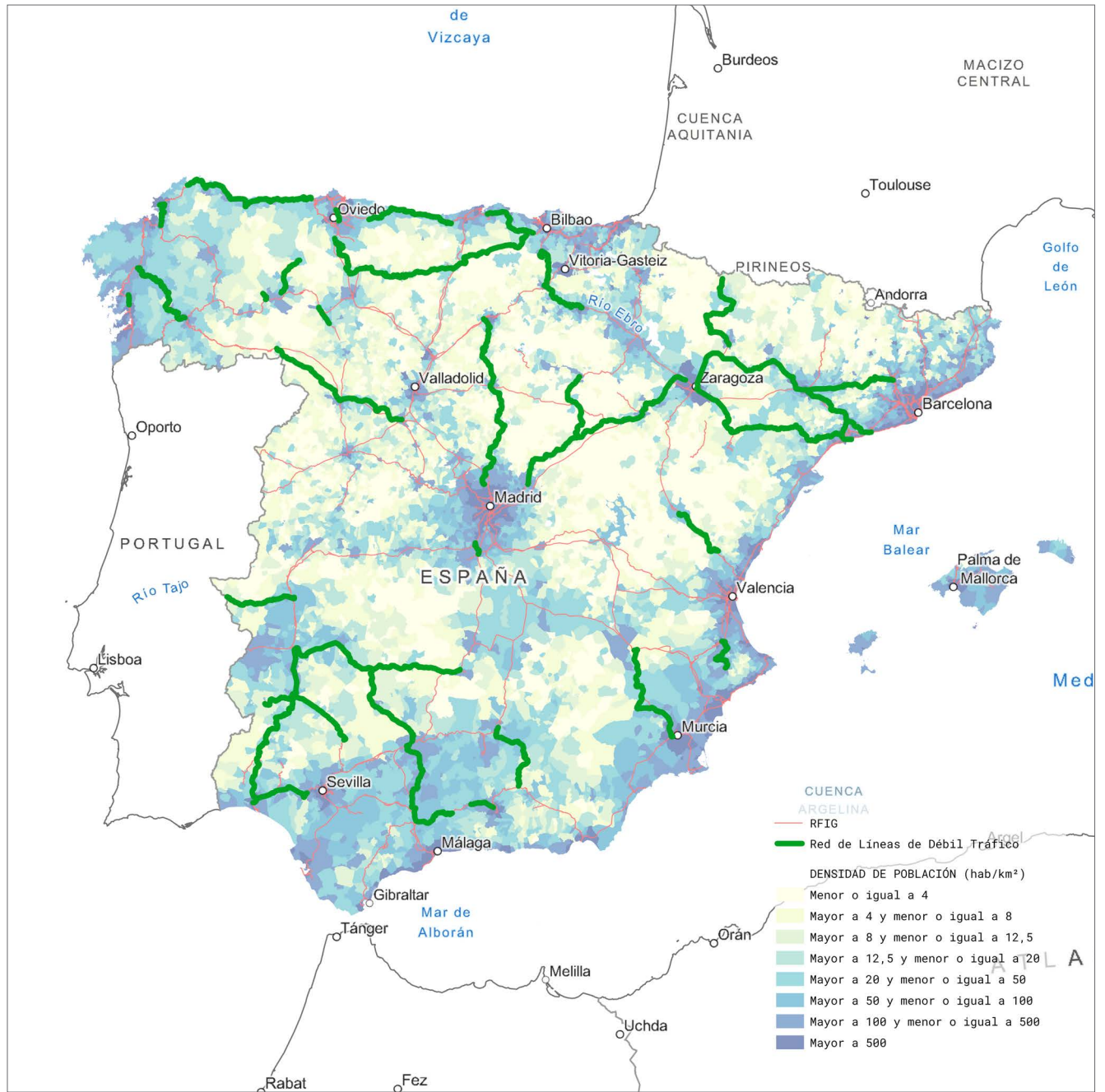
Berrocal y Zamorano (2025) definen línea ferroviaria de la siguiente forma:

“Parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados y que está integrada por los siguientes elementos: plataformas en que se sitúan las vías; superestructuras, como carriles y contracarriles, traviesas y material de sujeción; obras civiles como puentes, pasos superiores y túneles, e instalaciones de seguridad, de electrificación, de señalización y de telecomunicación de la vía y elementos que permiten el alumbrado” (Berrocal y Zamorano, 2025, Glosario).

Esta definición alude al carácter técnico de la infraestructura, formada por los elementos materiales que posibilitan el transporte del vehículo sobre el terreno. En consecuencia, esta descripción ignora otros componentes que se han apreciado para la elaboración de este trabajo. Las líneas ferroviarias son corredores físicos que configuran y transportan una rica variedad de entidades tanto visibles como invisibles, materiales e inmateriales. Forman redes que aportan cohesión social aproximando comunidades, diversifican las economías productivas, contribuyen a la distribución demográfica y de la riqueza, redibujan los límites del turismo como industria y reflexionan sobre la situación del patrimonio industrial y ferroviario. Análogamente, constituyen un “canal de propagación y difusión de especies vegetales” (Trovato, 2022) que colaboran con la regeneración de ecosistemas y la preservación de la biodiversidad local.

9 Mapa de superposición de la RLDT sobre la RFIG, 2025. E.P.

10 Mapa de contexto de la RLDT sobre la densidad de población de los municipios españoles, 2025. E.P.





11

La misma definición de Línea de Débil Tráfico (realizada en el apartado anterior) hace alusión a su posicionamiento geográfico dentro del territorio. Están vinculadas con el tejido rural de manera que su nivel de demanda está conectado con la cantidad de población que es potencial objeto de su utilización. Como ya se ha mencionado, dentro del límite administrativo de lo que consideramos España rural, coexisten diferentes realidades políticas, económicas y culturales que constriñen la situación de las líneas, de manera que su propia viabilidad, explicada en términos económicos, es deficitaria en la medida en que es deficitaria la gestión de las Autonomías. No es sólo la falta de oportunidades lo que vacía las regiones rurales, también la forma en que entendemos y nos relacionamos con la “vida rural” desde los núcleos urbanos. El discurso que hemos generado respecto a la vida en el campo es lo que realmente nos aleja de ella, también epistemológicamente. Si realmente se pretende actuar para cambiar el modelo territorial y económico, el primer paso es renunciar a la simplificación y desmigajar la realidad cultural de las comunidades con especial atención a sus orígenes, sus intereses y sus limitaciones.

La práctica totalidad de las líneas tienen su origen en la mejora de las comunicaciones internas de las regiones rurales que se encontraban desprovistas de medios de transporte eficaz, abriendo la posibilidad a nuevas formas de moverse en el ámbito municipal y estatal. También cambió la forma en que se distribuían mercancías y transformó economías enteras, potenciando el desarrollo industrial y mermando la capacidad productiva de unos agentes económicos incapaces de competir con el modelo de producción capitalista. Como indica Molinero Hernando (2006), España acumulaba a principios del siglo XXI más de cuarenta años de pérdida de sus tejidos agrarios. Traducido a términos estadísticos, esto supone una reducción de un 9,1% de su volumen de población activa dedicada al sector y que fue especialmente importante en regiones como Castilla y León y Extremadura.

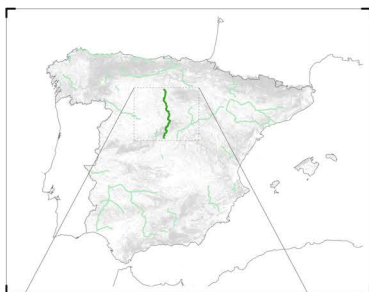
Si bien es cierto que la implementación del tren no es el factor principal que contribuyó a la transformación económica y productiva de España, ya que ni siquiera temporalmente pudo influir de forma directa, es evidente que su introducción obedeció a una lógica que sí es responsable de esta, de la mano de otros factores pecuniarios y productivos, de ámbito mundial pero con capacidad para introducirse en los recovecos de la escala humana. Es por esto último que las líneas ferroviarias mencionadas, que tienen comprometida su supervivencia, tienen capacidad de acción para revertir las decisiones tomadas hasta el momento, huyendo de un futuro áspero marcado por el turismo masivo y el extractivismo que, en última instancia, terminarán por hacerlas desaparecer.

Dicho esto, es importante indicar al lector que observará que, en muchas líneas, no se halla correspondencia entre el inicio y fin de la línea y las estaciones de origen y final del tramo. Esto es porque la consideración de débil tráfico se ha realizado sobre tramos o secciones de línea, por lo que su situación dentro de los recorridos completos de las líneas no está para nada normalizado.

En general, el proceso de diagnóstico y evaluación de las líneas en sus vertientes histórica y socioeconómica ha sido satisfactorio. Una gran cantidad de líneas se desarrollaron a finales del siglo XX influidas por el entusiasmo ferroviario europeo del momento, aunque hay otra parte de las mismas que se implementaron posteriormente, en los inicios del siglo XXI. La historia se replica de unas a otras. Al principio cada línea surge a partir de la promoción de una empresa o compañía dedicada específicamente a su construcción y explotación, con capital privado o público en función de los intereses de la propia línea. Progresivamente, a partir de 1870, las pequeñas compañías iniciales van siendo absorbidas por compañías más grandes más competitivas y eficaces, siendo todas ellas nacionalizadas en 1941 con la creación de Renfe.

Renfe se crea durante la dictadura franquista con la doble voluntad de modernizar la red ferroviaria y fomentar la centralización y el control estatal de la misma. Durante las décadas 1950 y 1960, la gestión de la empresa se vio muy limitada, “atrapada entre una gestión burocrática y una incapacidad para competir con el transporte por carretera” (Esteban, 2011). A partir de los años 80, la compañía se orientó en su racionalización y la inserción de la alta velocidad, un proceso descrito anteriormente. La trayectoria de la empresa pública finalizó en 2005 con su separación en dos entidades: Adif y Renfe Operadora. Esta separación respondía al mandato de la Unión Europea de establecer una segregación contable y organizativa entre las funciones de gestión de infraestructuras y operación ferroviaria, con el objetivo de liberalizar el mercado y promover la competencia como mecanismo para mejorar la calidad del servicio. Sin embargo, en el caso español, dicha liberalización no se tradujo en una competencia efectiva frente a Renfe Operadora, cuya gestión ha estado marcada por amiguismos políticos y responsables desinteresados que han lastrado la eficiencia del sistema.

Cada una de las siguientes líneas propone tácitamente repensar su propia historia reciente, haciendo un llamamiento a explorar su potencial patrimonial, histórico, cultural y paisajístico, e invitando a quien pueda interesarse, a cuestionarse su papel frente al abandono.



FECHA PROYECTO **1926**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1928**

FECHA INAUGURACIÓN **1968**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Estado Español  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **100 km/h**

CAPACIDAD **59 trenes/día**

TRENES DIARIOS **NULA**

SATURACIÓN **-**

## MADRID - BIF. ARANDA

### Tramo Manzanares-Soto del Real - Bifurcación de Aranda

#### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La construcción de la línea entre Madrid-Chamartín y Burgos (Bifurcación Aranda) fue contemplada en el "Plan Guadalhorce" de 1926. Su ejecución se realizó en fases y sufrió interrupciones y daños durante la Guerra Civil Española, afectando especialmente túneles y viaductos. En los años 40, la obra se declaró urgente y se intensificaron los trabajos, involucrando prisioneros políticos del régimen franquista, cuyos restos aún se conservan en el penal de Bustarviejo. La línea fue inaugurada el 4 de julio de 1968.

Desde su puesta en servicio, tuvo intensa actividad, absorbió parte del tráfico de la línea Madrid-Hendaya por ser más corta, y se empleó para trenes directos Madrid-Burgos-Bilbao-París, además de servicios regionales TER (Serie 597). En los 70 se mejoró el trazado ante el crecimiento del tráfico. Sin embargo, en los 90 la competencia del transporte por carretera y la falta de inversión causaron la pérdida de pasajeros y un aumento en los tiempos de viaje, desviando servicios a la línea Madrid-Hendaya.

Desde 2000, el deterioro y escasa inversión afectaron al mantenimiento y modernización. El tramo entre Chamartín y Colmenar Viejo quedó dedicado a Cercanías Madrid, mientras solo circulaban dos trenes diarios entre Madrid y Bilbao en el resto de la línea. En 2008 se inauguró una variante en Burgos que eliminó el último tramo, sustituyéndolo por acceso a la línea Madrid-Hendaya desde la bifurcación Aranda, y la línea C-4 empezó a formar parte del trayecto Madrid-Burgos.

El deterioro provocó accidentes en 2010-2011, como el descarrilamiento de un Talgo y el colapso en el túnel de Somosierra, interrumpiendo indefinidamente la línea en su tramo central y suspendiendo los servicios comerciales entre Manzanares-Soto del Real y Aranda de Duero. Desde entonces, las infraestructuras han sufrido vandalismo y saqueo, y muchas estaciones están en ruinas o demolidas. Actualmente, solo operan servicios de Cercanías entre Madrid y Colmenar Viejo, y mercancías entre Burgos y Aranda de Duero.

En 2023, Adif adjudicó la modernización del tramo entre Aranda de Duero y bifurcación Aranda, con la instalación de Bloqueo Automático en vía Única (BAU) y enclavamientos electrónicos para mejorar seguridad. Además, se planifica la ampliación de la línea C-4 de Cercanías Madrid, con electrificación y remodelación entre Colmenar Viejo y Soto del Real, incluyendo la renovación de superestructura, balasto, traviesas y carriles.

- SOTO DEL REAL (P.K. 43,270)
- MIRAFLORES DE LA SIERRA (P.K. 49,495)
- BUSTARVIEJO - VALDEMANCO (P.K. 57,993)
- VALDEMANCO (P.K. 60,683)
- LOZOYUELA (P.K. 65,293)
- GARGANTILLA DE LOS MONTES (P.K. 69,667)
- GARGANTILLA - LOZOLLA (P.K. 75,223)
- NAVARREDONDA - SAN MAMÉS (P.K. 79,656)
- GASCONES - BUITRAGO (P.K. 86,079)
- BRAOJOS - LA SERNA (P.K. 89,744)
- LA SERNA DEL MONTE (P.K. 92,839)
- LA ACEBEDA (P.K. 96,357)
- ROBREGORDO - SOMOSIERRA (P.K. 100,535)
- SANTO TOMÉ DEL PUERTO (P.K. 109,400)
- RIAZA (P.K. 120,987)
- BOCEGUILLAS (P.K. 135,206)
- CAMPO DE SAN PEDRO (P.K. 149,399)
- MADERUELO - LINARES (P.K. 157,990)
- SANTA CRUZ DE LA SALCEDA (P.K. 171,181)
- FUENTELCÉSPED - SANTA CRUZ (P.K. 173,753)
- ARANDA DE DUERO - MONTECILLO (P.K. 184,631)
- GUMIEL DE IZÁN (P.K. 198,000)
- FONTIOSO - CILLERUELO DE A. (P.K. 220,032)
- LERMA (P.K. 232,935)
- VILLAMAYOR DE LOS MONTES (P.K. 249,723)
- SARRACÍN (P.K. 265,994)
- BIFURCACIÓN DE ARANDA (P.K. 280,600)

○ Estación demolida

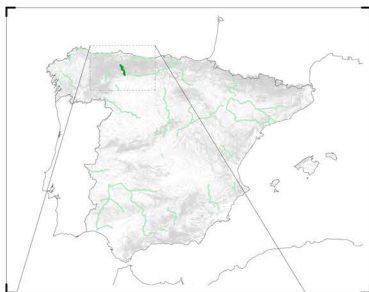
○ Estación descartada de la RLDT

Paisajísticamente, el trazado de la línea ferroviaria Madrid - Burgos se divide en dos grandes ámbitos: el primero, desde la capital hasta Aranda de Duero, y el segundo, desde esta localidad hasta las cercanías de Burgos. En su tramo meridional, el recorrido cruza parajes de alto valor ambiental como las vertientes sur y norte de la Sierra de Guadarrama, las llanuras del Campo de San Pedro – históricamente integradas en la Comunidad de Villa y Tierra de Maderuelo –, y el Parque Natural de las Hoces del Río Riaza. El trazado incluye también notables obras de ingeniería civil, como el viaducto de Taboada sobre el río Lozoya, reflejo del esfuerzo por salvar una orografía compleja. La práctica totalidad de las estaciones de este tramo responden a un estilo arquitectónico compartido y se encuentran actualmente fuera de servicio, con un estado de conservación más aceptable cuanto más próximas están a Madrid.

Esta línea se constituye en un contexto económico y cultural determinado por la transformación del modelo territorial del centro-norte peninsular durante el siglo XX. Se concibió en un momento en que el ferrocarril era una herramienta clave para vertebrar el territorio y favorecer el desarrollo industrial incipiente en comarcas agrícolas como la Ribera del Duero, que más adelante consolidarían su peso en sectores como el agrario y el de transporte logístico. Sin embargo, la falta de inversión y la rentabilidad del transporte por carretera hicieron que esta infraestructura quedara marginada. En líneas generales, se trata de un trazado con alto nivel patrimonial y estrechamente relacionado con los pueblos que va uniendo, tejiendo un eje lineal de cohesión que se ha recibido intensas transformaciones a lo largo de su historia. (López Olivares, 2022).

# línea 130 VENTA DE BAÑOS - GIJÓN

## Tramo La Robla - Puente de los Fierros



FECHA PROYECTO **1840**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1876**

FECHA INAUGURACIÓN **1884**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Compañía de Ferrocarril del  
Noroeste de España  
Compañía de los Ferrocarriles de  
Asturias, Galicia y León  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **105 km/h**

CAPACIDAD **147 trenes/día**

TRENES DIARIOS **49 trenes/día**

SATURACIÓN **33%**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La línea ferroviaria 130, entre Gijón-Sanz Crespo y Venta de Baños, fue impulsada por intereses industriales asturianos desde mediados del siglo XIX, buscando conexión ferroviaria con la Meseta para transportar carbón y productos agrícolas. La primera concesión (1844) a la Asturian Mining Company no se materializó. En 1858 se licitó un nuevo trazado desde Palencia hacia Galicia con ramal asturiano, adjudicado en 1864. La Compañía del Noroeste inició la construcción, pero quebró en 1878, dejando pendiente el paso por el puerto de Pajares. La Rampa de Pajares, entre Busdongo y Pola de Lena, con 927 m de desnivel y 44% del trazado en curvas de 300 m, fue finalmente inaugurada en 1884 por la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León. Al año siguiente, la compañía se fusionó con Norte, que amplió la red asturiana con nuevos ramales.

El crecimiento en el tráfico de carbón llevó a electrificar el tramo Busdongo-Ujo, convirtiéndose en 1924 en el primero de España electrificado. En 1941 la línea pasó a RENFE, que completó la electrificación hasta Gijón en 1955. En 1970 se renovó en el marco del Plan de Infraestructura de Asturias. Tras la creación de Adif en 2005 (Ley 39/2003), la infraestructura pasó a su gestión. En 2007, Acciona Rail Services se convirtió en la primera empresa privada en operar en la red pública con transporte de carbón Gijón-La Robla.

La Variante de Pajares, puesta en servicio en 2023 entre La Robla y Pola de Lena, incluye 80% del trazado en túnel y ha reducido en más de una hora el trayecto Asturias-Madrid. Sin embargo, ha supuesto una drástica reducción de servicios en la Rampa de Pajares: en 2024 solo circulan dos trenes regionales diarios. Aunque el transporte de mercancías se desvía en su mayoría al nuevo túnel, la infraestructura clásica ha recibido mantenimiento reciente y se encuentra en buen estado. Dada su singularidad técnica y paisajística, se estudian alternativas turísticas para su preservación.

Alsa ha operado en 2024 servicios turísticos puntuales con trenes históricos.

- LA ROBLA (P.K. 25,000)
- VILLALUMBROSO (P.K. 28,200)
- BUEN SUCESO (P.K. 29,800)
- LA POLA DE GORDÓN (P.K. 33,100)
- CISNEROS (P.K. 34,200)
- SANTA LUCÍA (P.K. 37,900)
- CIÑERA (P.K. 39,600)
- VILLASIMPLIZ (P.K. 42,800)
- VILLAMANÍN (P.K. 45,500)
- VILLADA (P.K. 46,000)
- BUSDONGO (P.K. 53,200)
- GRAJAL (P.K. 55,400)
- SAHAGÚN (P.K. 61,000)
- PAJARES (P.K. 62,700)
- CALZADA DEL COTO (P.K. 67,700)
- NAVIDIELLO-PARANA (P.K. 72,200)
- BERCIANOS DEL R. CAMINO (P.K. 74,700)
- EL BURGO RANERO (P.K. 79,500)
- LINARES - CONGOSTINAS (P.K. 82,300)
- MALVEDO (P.K. 88,000)
- VILLAMARCO (P.K. 88,200)
- SANTAS MARTAS (P.K. 95,900)
- PUENTE DE LOS FIERROS (P.K. 95,900)

○ Estación demolida

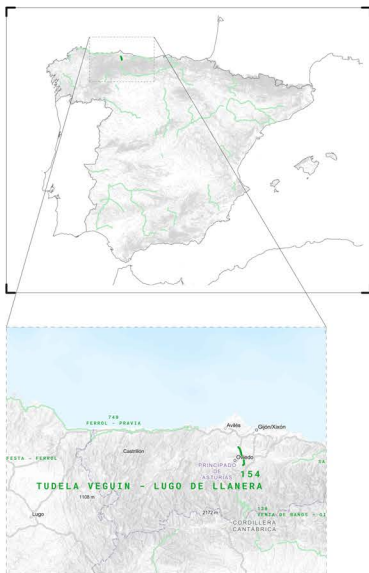
○ Estación descartada de la RLDT

La línea 130, que enlaza Gijón con Venta de Baños, llama la atención no solo por su longitud o funcionalidad, sino por el desafío geográfico que supone atravesar uno de los sistemas montañosos más complejos de la península ibérica: la Cordillera Cantábrica. En particular, el tramo que discurre entre Busdongo y Puente de los Fierros puede considerarse un ejemplo paradigmático de la capacidad tecnológica del ser humano para superar territorios abruptos. Allí, la adaptación del trazado a una orografía accidentada obligó a desplegar soluciones de gran envergadura, entre las que destaca el Túnel de la Perruca. Durante años, este túnel fue el más largo del país, y no es difícil imaginar el impacto que debió tener en su tiempo como símbolo de conexión, de superación técnica y también de ambición territorial.

Pero reducir la importancia de esta línea a sus aspectos técnicos sería quedarse en la superficie. Lo que verdaderamente la convierte en una infraestructura estratégica es su papel como eje articulador entre el litoral cantábrico y el interior mesetario. Concebida en un momento de expansión intensa del sector industrial en el norte peninsular – especialmente en lo que respecta a la siderurgia, la minería y la generación energética –, esta línea ofreció una salida eficiente para productos como el carbón o el hierro, materiales que fueron durante décadas el sustento de la economía asturiana. Su existencia consolidó la posición de Asturias como un nodo logístico y productivo de primer orden en el entramado económico del siglo XX.

Desde una mirada más cultural, el ferrocarril actuó como agente de modernización, abriendo nuevas posibilidades de movilidad a una población históricamente anclada en geografías difíciles. A través del tren trabajadores, mercancías e incluso imaginarios pudieron circular entre zonas que hasta entonces permanecían relativamente aisladas. La línea Gijón–Venta de Baños, en este sentido, no solo contribuyó a redefinir el paisaje físico, sino también a reconfigurar las formas de vida, los vínculos sociales y las escalas de relación entre territorio y producción. Por eso, entender su trazado es también comprender cómo el norte peninsular se incorporó al proceso industrializador español de una forma activa y estructural.

# TUDELA-VEGUÍN - LUGO DE LLANERA



## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La línea ferroviaria entre Tudela-Veguín y Lugo de Llanera fue concebida con un carácter eminentemente estratégico y minero, en un contexto de reconstrucción industrial tras la Guerra Civil Española. El objetivo principal era permitir el transporte de carbón del valle del Nalón hacia el norte de Asturias evitando el paso por la ciudad de Oviedo, lo que no solo acortaba el recorrido sino que también evitaba interferencias con el tráfico urbano. Esta línea, bautizada oficialmente como "Ferrocarril de desviación de la línea de Soto de Rey a Ciaño, desde Tudela-Veguín hasta Lugo de Llanera", fue aprobada el 13 de abril de 1946.

La obra fue declarada de urgente construcción por la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera del Ministerio de Obras Públicas, lo que facilitó las expropiaciones necesarias y permitió establecer un calendario acelerado con un plazo máximo de ejecución de tres años. Su construcción supuso un reto de ingeniería, destacando especialmente el túnel de La Grandota, de 3.756 metros de longitud, que atraviesa la divisoria de las cuencas de los ríos Nalón y Nora. Las continuas filtraciones de agua provocaron frecuentes paralizaciones de las obras, lo que obligó a un rediseño del proyecto y un considerable aumento del presupuesto inicial.

La línea fue finalmente inaugurada en septiembre de 1957, cumpliendo su función como eje logístico para el transporte de minerales y productos industriales entre las cuencas del Nalón y las conexiones portuarias del norte. Sin embargo, desde su apertura, el tramo del túnel ha requerido inversiones constantes debido a problemas estructurales derivados de la humedad, filtraciones y fallos en el revestimiento, lo que ha supuesto un desafío continuo para su mantenimiento operativo.

Con la nacionalización de la red de ancho ibérico en 1941, la línea fue gestionada por RENFE hasta la entrada en vigor de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, cuando pasó a ser competencia de Adif dentro de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). A día de hoy, se mantiene activa exclusivamente para tráfico de mercancías, conservando su relevancia logística en el entramado ferroviario asturiano.

FECHA PROYECTO **1946**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1948**

FECHA INAUGURACIÓN **1957**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
**Chemin de Fer du Grand Central**  
**Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante**  
**ADIF**  
**RENFE**

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **100 km/h**

CAPACIDAD **70 trenes/día**

TRENES DIARIOS **19 trenes/día**

SATURACIÓN **27%**

- ESTACIÓN DE TUDELA - VEGUÍN (P.K. 0,000)
- INSTALACIÓN LOGÍSTICA DE VIELLA (P.K. 7,334)
- ESTACIÓN DE LUGO DE LLANERA (P.K. 13,896)

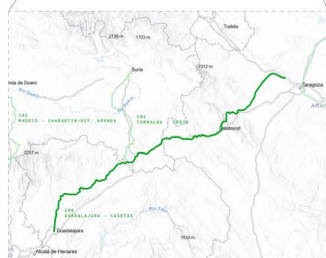
- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

La línea que une Tudela-Veguín con Lugo de Llanera, atraviesa un territorio marcado por la calma y la profundidad de la naturaleza del norte peninsular. El corto trazado recorre donde el verde domina, acompañado por la presencia de pequeñas aldeas y caseríos que parecen respirar al ritmo pausado de un paisaje rural aún vivo.

El recorrido discurre por zonas de topografía suave, combinando áreas de cultivo con pastizales y bosques dispersos, reflejo de una economía basada tradicionalmente en la agricultura y la ganadería. La línea se ve fuertemente vinculada a la industria especialmente en las instalaciones de Viella y Lugo de Llanera, dos nodos industriales importantes pero en decadencia.

# línea 200 MADRID - BARCELONA

## Tramo Guadalajara - Casetas



FECHA PROYECTO **1851**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1856**

FECHA INAUGURACIÓN **1865**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
**Chemin de Fer du Grand Central**  
**Compañías de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante**  
**ADIF**  
**RENFE**

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **NO**

VELOCIDAD MÁX. **160 km/h**

CAPACIDAD **154 trenes/día**

TRENES DIARIOS **73 trenes/día**

SATURACIÓN **47%**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La construcción de la actual línea 200 de ADIF, que une Chamartín-Clara Campoamor en Madrid con la estación de França en Barcelona, se desarrolló de forma gradual durante los siglos XIX y XX, siendo fruto de diversos tramos promovidos por compañías distintas, que terminarían por integrarse. Su trazado inicial respondió a las necesidades de comunicación entre los principales núcleos urbanos de la España interior y la costa mediterránea.

En 1845, el tramo entre Madrid y Zaragoza fue declarado de interés general por el Estado, lo que favoreció su construcción. Esta fue adjudicada a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), que inició las obras desde la estación de Atocha, alcanzando Guadalajara en 1859. Poco después, MZA emprendió gestiones para prolongar la línea hasta Zaragoza, lo que se materializó en 1861 con un acuerdo con la Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona para establecer una ruta internacional a París vía Tudela y Bayona. A pesar de dificultades técnicas y financieras, la conexión completa entre Madrid y Zaragoza quedó terminada en 1865.

Mientras tanto, la Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF) impulsó un corredor alternativo entre Zaragoza y Barcelona, pasando por Caspe y Tarragona. Esta línea pretendía competir con la que operaba por Lérida, propiedad de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (CCHNE). Finalmente, MZA y TBF se fusionaron en 1898, consolidando un eje ferroviario directo entre Madrid y la costa catalana.

Durante el siglo XX, se emprendieron importantes mejoras: duplicación de vía, renovación de estaciones e infraestructuras y modernización del material móvil. Sin embargo, la inestabilidad económica del primer tercio de siglo obligó a posponer varias reformas. Fue el Estatuto Ferroviario de 1924 el que permitió retomar obras clave, aunque la Guerra Civil causó graves daños a las infraestructuras. MZA, debilitada financieramente, fue absorbida en 1941 por RENFE, que inició la electrificación y mejora de la línea.

El Plan General de Ferrocarriles de 1979 impulsó la remodelación de estaciones como Chamartín, Atocha, Sants y França. Sin embargo, desde la llegada del AVE en 2003, los servicios de larga distancia se han ido reduciendo, limitándose hoy a trenes de cercanías, media distancia y transporte de mercancías.

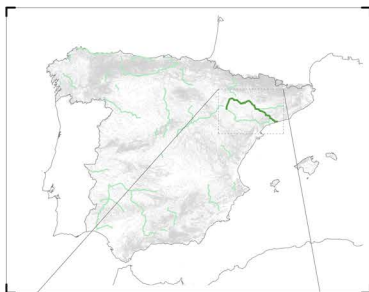
- GUADALAJARA (P.K. 56,828)
- YUNQUERA DE HENARES (P.K. 68,456)
- HUMANES DE MOHERNANDO (P.K. 78,815)
- ESPINOSA DE HENARES (P.K. 91,204)
- CARRASCOSA DE HENARES (P.K. 96,302)
- JADRAQUE (P.K. 104,204)
- MATILLAS (P.K. 115,442)
- BAIDES (P.K. 123,089)
- SIGÜENZA (P.K. 139,724)
- TORRALBA (P.K. 155,600)
- MEDINACELI (P.K. 165,924)
- ARCOS DE JALÓN (P.K. 181,848)
- SANTA MARÍA DE HUERTA (P.K. 192,000)
- MONREAL DE ARIZA (P.K. 200,459)
- ARIZA (P.K. 205,060)
- CETINA (P.K. 213,688)
- ALHAMA DE ARAGÓN (P.K. 218,387)
- BUBIERCA (P.K. 223,735)
- ATECA (P.K. 231,437)
- TERRER (P.K. 238,318)
- CALATAYUD (P.K. 244,625)
- EMBID DE JALÓN (P.K. 252,181)
- PARACUELLOS-SABIÑÁN (P.K. 257,840)
- SABIÑÁN (P.K. 259,375)
- MORÉS (P.K. 263,425)
- PURROY (P.K. 266,278)
- MORATA DE JALÓN (P.K. 272,344)
- RICLA-LA ALMUNIA (P.K. 280,392)
- CALATORAO (P.K. 285,240)
- SALILLAS DE JALÓN (P.K. 290,627)
- ÉPILA (P.K. 295,789)
- RUEDA DE JALÓN-LUMPIAQUE (P.K. 299,534)
- PLASENCIA DE JALÓN (P.K. 306,345)
- GRISÉN (P.K. 314,625)
- ALAGÓN (P.K. 315,000)
- CASSETAS (P.K. 327,846)

El tramo de la línea 200 entre Guadalajara y Casetas atraviesa un paisaje de contrastes donde lo rural y lo urbano se entrelazan con naturalidad y tensión. Al salir de Guadalajara, la vía serpentea entre campos cultivados regados por los ríos Henares y Jarama, que reflejan una economía agrícola y comarcal todavía presente, aunque cada vez más condicionada por la expansión de núcleos urbanos y áreas industriales en las afueras de Zaragoza.

En ese delicado equilibrio entre pasado y presente, la línea 200 se convierte en un reflejo palpable de las tensiones de la España interior, donde la red ferroviaria es tanto un recuerdo vivo como una oportunidad pendiente para reconectar y revitalizar un territorio que no puede permitirse quedar al margen.

# línea 200 MADRID - BARCELONA

## Tramo Miraflores - Sant Vicenç de Calders



FECHA PROYECTO **1851**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1856**

FECHA INAUGURACIÓN **1865**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Compañía de Ferrocarriles de Lérida a Reus y Tarragona  
Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **160 km/h**

CAPACIDAD **87 trenes/día**

TRENES DIARIOS **6 trenes/día**

SATURACIÓN **8%**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La sección ferroviaria actualmente integrada en la línea 200 de ADIF, que une Chamartín-Clara Campoamor (Madrid) con la estación de França (Barcelona), es el resultado de la articulación de múltiples tramos construidos en diferentes momentos históricos, financiados en su totalidad mediante capital privado, tanto nacional como internacional. Su origen se remonta a una época en la que distintas compañías competían por desarrollar conexiones estratégicas en Cataluña y su entorno.

El tramo entre Lleida y la costa catalana inicialmente conectaba con Tarragona a través de Reus, siendo su trazado ejecutado por la Compañía del Ferrocarril de Lleida a Reus y Tarragona, fruto de la fusión de tres entidades previas. Se inauguró parcialmente en 1856 (Tarragona-Reus), pero no fue hasta 1879 cuando se completó hasta Lleida. Durante este mismo periodo, se desarrollaban otras conexiones clave: hacia Barcelona, vía Sabadell, y hacia Zaragoza, siendo este último construido por la Compañía de Caminos de Hierro del Norte, con notable inversión extranjera. La línea Zaragoza-Lleida se inauguró en 1861 en un acto presidido por Alfonso XII, convirtiéndose en la primera línea en servicio en Aragón.

Mientras tanto, la expansión ferroviaria en Cataluña también buscaba alcanzar la frontera francesa. La creación de la Compañía de los Ferrocarriles de Barcelona a Francia (TBF) fue decisiva para conectar Barcelona con Portbou, frontera internacional. Esta compañía también ejecutó el tramo hasta Sant Vicenç de Calders, actual parte final de la línea 200 y nexo con la línea 210 (Miraflores-Tarragona) mediante la línea 230 (Plana-Reus).

La TBF se integró en 1898 en MZA, que explotó la línea hasta 1941, momento en que pasó a formar parte de RENFE. Esta última impulsó su electrificación y modernización. En 2024, el tráfico está interrumpido por obras en el túnel de Barà, dentro del plan de mejora del Corredor Mediterráneo entre Castellbisbal y Sant Vicenç de Calders. Fuera de estas incidencias, la línea acoge habitualmente trenes regionales y de media distancia con origen o destino en Zaragoza, Madrid o Valencia.

- ZARAGOZA - MIRAFLORES (P.K. 0,000)
- SAN JUAN DE MOZARRIFAR (P.K. 11,000)
- VILLANUEVA DE GÁLLEGO (P.K. 17,500)
- ZUERA (P.K. 25,700)
- ALMUDÉVAR (P.K. 35,000)
- TARDIENTA (P.K. 41,600)
- GRAÑÉN (P.K. 54,800)
- MARCÉN-POLIÑINO (P.K. 62,500)
- SARIÑENA (P.K. 70,200)
- SELQUA (P.K. 85,000)
- MONZÓN-RÍO CINCA (P.K. 102,600)
- BINÉFAR (P.K. 112,400)
- TAMARITE-ALTORRICÓN (P.K. 149,000)
- ALMACELLES (P.K. 159,300)
- RAIMAT (P.K. 165,200)
- LLEIDA PIRINEUS (P.K. 183,578)
- PUIGVERD DE LLEIDA - ARTESA DE LLEIDA (P.K. 146,000)
- JUNEDA (P.K. 151,500)
- LES BORGES BLANQUES (P.K. 157,000)
- LA FLORESTA (P.K. 162,500)
- VINAIXA (P.K. 168,000)
- VIMBODÍ I POBLET (P.K. 173,500)
- L'ESPLUGA DE FRANCOLÍ (P.K. 179,000)
- MONTBLANC (P.K. 184,500)
- VILAVERD (P.K. 189,000)
- LA RIBA (P.K. 193,500)
- LA PLANA - PICAMOIXONS (P.K. 198,000)
- VALLS (P.K. 202,500)
- NULLES-BRÀFIM (P.K. 207,000)
- VILABELLA (P.K. 211,500)
- SALOMÓ (P.K. 216,000)
- RODA DE BARÀ (P.K. 220,500)
- RODA DE MAR (P.K. 612,100)

○ Estación demolida

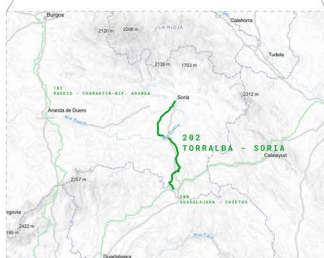
○ Estación descartada de la RLDT

Este otro tramo, recorre una diversidad de paisajes que se traduce en notables contrastes estructurales y territoriales a lo largo de su trayecto. En su primer tramo, el recorrido atraviesa una parte del noreste aragonés para adentrarse posteriormente en el poniente leridano. Desde su salida por el norte de Zaragoza, el trazado discurre en paralelo al Bajo Gállego, bordeando espacios agrícolas que conviven con zonas industriales y logísticas en la periferia zaragozana. A partir de la zona de Portazgo, la línea cambia de dirección hacia el este y entra de lleno en la comarca de los Monegros, un territorio de llanura intensamente mecanizado, donde los campos extensivos se intercalan con parajes semidesérticos como la Muela de Terreu. Aquí, el ferrocarril no solo supuso un medio de transporte, sino que desempeñó un papel clave en la modernización del regadío y en la articulación de territorios con baja densidad demográfica.

Más adelante, la vía cruza el río Cinca a la altura de Monzón, localidad con un notable legado agroindustrial, y sigue su curso por comarcas como La Litera y el Segrià. En estos territorios, el paisaje cambia de nuevo: predominan los cultivos de regadío. No deja de llamar la atención el contraste entre las estaciones situadas en entornos urbanos —muchas de ellas bien conservadas— y aquellas en enclaves rurales, que en su mayoría presentan signos evidentes de abandono. Esta disparidad es testimonio de las transformaciones en las pautas de movilidad y en el uso del ferrocarril, cada vez más centrado en las áreas metropolitanas.

En su tramo final, desde Lleida hasta Sant Vicenç de Calders, la línea atraviesa comarcas interiores de Cataluña. Son territorios de fuerte tradición agraria, en los que predominan cultivos de secano, especialmente frutales y olivos. El trazado serpentea entre suaves ondulaciones y campos con una organización parcelaria que, en muchos casos, mantiene patrones heredados del pasado. Las estaciones en este tramo son escasas y, en general, cumplen funciones muy básicas, limitadas al transporte comarcal; muchas no son más que apeaderos.

# Línea 202 TORRALBA - SORIA



FECHA PROYECTO **1868**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1888**

FECHA INAUGURACIÓN **1892**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
**Édouard Otlet  
ADIF  
RENFE**

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **120 km/h**

CAPACIDAD **16 trenes/día**

TRENES DIARIOS **4 trenes/día**

SATURACIÓN **25%**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

El ferrocarril en Soria fue fruto del empuje de un grupo de empresarios locales y figuras relevantes vinculadas a la ciudad, que, en la década de 1880, vieron en el tren una oportunidad de negocio para distribuir más rápidamente sus productos agropecuarios y manufacturados. No obstante, la ejecución del proyecto se vio dificultada por el escaso interés institucional en su financiación, ya que la baja rentabilidad prevista, debido al limitado volumen de mercancías y pasajeros, no resultaba atractiva para las compañías ferroviarias.

Finalmente, el empresario belga Edouard Otlet, con experiencia internacional en proyectos ferroviarios y de tranvías, decidió invertir en la línea. Su participación fue decisiva, al igual que la del senador soriano Ramón Benito Aceña, cuyas gestiones ante la Administración Central lograron desbloquear la concesión. [2] El Estado, pese a sus reticencias iniciales, aceptó subvencionar parcialmente el proyecto, lo que permitió que Otlet asumiera la construcción del ferrocarril entre Soria y un punto de conexión con la línea Madrid-Zaragoza, propiedad de MZA.

El punto de conexión fue objeto de discusión. Se acordó el enlace en Torralba, y en 1892 se inauguró la línea tras cuatro años de obras. La primera locomotora fue bautizada en honor al político impulsor del proyecto como "Ramón Benito Aceña". [1]

Otlet gestionó la línea durante 26 años, hasta venderla al Duque del Infantado y al Duque de Villamejor, quienes fundaron la Sociedad Anónima de Ferrocarriles Soria-Navarra. La línea nunca fue rentable y en 1941 fue nacionalizada, quedando integrada en Renfe.

Pese a ser la única conexión ferroviaria con pasajeros desde Soria, la línea apenas mantiene cuatro servicios diarios por sentido (excepto viernes y domingos), sostenidos parcialmente con fondos de la Junta de Castilla y León.

En cuanto al transporte de mercancías, este fue activo hasta los años 80, destacando el movimiento de productos agrícolas, madera, cemento y fertilizantes. Actualmente, no circulan trenes de mercancías.

Tras años de abandono, se acometieron trabajos de renovación en 43 kilómetros entre 2007 y 2013. Más recientemente, entre octubre de 2022 y junio de 2023, Adif llevó a cabo una mejora integral de la infraestructura.

- TORRALBA (P.K. 0,000)
- ALMAZÁN - VILLA (P.K. 50,220)
- TARDELCUENDE (P.K. 68,783)
- QUINTANA REDONDA (P.K. 74,648)
- SORIA (P.K. 93,900)

- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

Esta infraestructura atraviesa un paisaje típico de la meseta castellana, donde se extienden amplias llanuras dedicadas mayormente a cultivos de secano, especialmente cereales, que definen el carácter del territorio. En este primer tramo, el paisaje es sencillo pero cargado de significado, con pequeños pueblos que reflejan la larga historia de convivencia entre las comunidades y el medio rural.

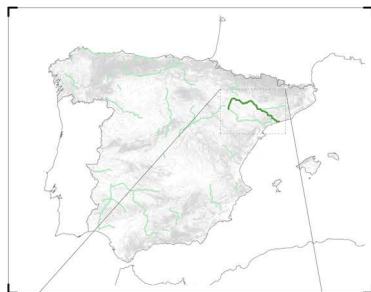
Al avanzar hacia Soria, el entorno va cambiando poco a poco, incorporando zonas de vegetación junto a los cursos de agua y parches de bosque dispersos que enriquecen la diversidad ambiental. Este contraste entre las tierras cultivadas y las áreas más naturales evidencia las dinámicas territoriales en juego, mostrando cómo el ferrocarril articula y conecta estas distintas realidades.

Más allá de su función práctica, esta línea tiene un papel fundamental en la cohesión de un territorio fragmentado, enlazando pequeños núcleos rurales con la ciudad de Soria, que actúa como centro económico y social. No obstante, el deterioro y abandono de varias estaciones reflejan el paulatino declive del tren convencional, y a la vez, los cambios en los modos de vida y desplazamiento que experimenta la zona.

Este corredor ferroviario no es solo un espacio físico, sino un testigo de las tensiones entre tradición y modernidad, entre el pasado rural y los retos actuales de despoblación y reordenación territorial. La línea 202 invita a pensar en el valor cultural y territorial de estas infraestructuras, que aún hoy mantienen viva la conexión entre comunidades que, de otro modo, quedarían cada vez más aisladas. En definitiva, esta vía es mucho más que un simple trazado de raíles: es un elemento clave en la historia y el presente de Soria y sus alrededores.

# Línea 204

## BIFURCACIÓN CANFRANC - CANFRANC



FECHA PROYECTO **1920**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1922**

FECHA INAUGURACIÓN **1928**

COMPañÍA/S IMPLICADAS  
Convenio internacional  
Francia - España  
ADIF  
RENFE  
SCNF

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **155 km/h**

CAPACIDAD **12 trenes/día**

TRENES DIARIOS **4 trenes/día**

SATURACIÓN **33%**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

A mediados del siglo XIX, la burguesía aragonesa impulsó la idea de una conexión ferroviaria entre España y Francia a través de Zaragoza, Jaca y Canfranc, buscando situar a Zaragoza como un nodo logístico estratégico. Sin embargo, no fue hasta 1885 cuando España y Francia firmaron el convenio para construir el ferrocarril transpirenaico por el Somport, que permitió dar inicio a este proyecto.

La estación internacional inicialmente prevista en Forges d'Abel se trasladó a Canfranc tras un cambio en el convenio de 1907. La construcción del túnel del Somport, que comenzó en 1908 y se completó en 1915, fue un avance crucial. La línea entre Jaca y Canfranc, iniciada en 1922, presentó importantes desafíos técnicos debido a un desnivel de 400 metros en 21 km, lo que requirió numerosos túneles, viaductos y el desvío del río Aragón para construir la estación de Canfranc, terminada en 1928.

La inauguración oficial de la estación, el túnel y la línea transfronteriza se celebró en 1928 con la presencia de Alfonso XIII y el presidente francés Gaston Doumergue, marcando la materialización de un proyecto largamente esperado. No obstante, la actividad ferroviaria internacional se vio interrumpida por los conflictos bélicos del siglo XX. La Guerra Civil española motivó el cierre de la línea en 1936, que se reabrió parcialmente en 1940, recuperando relevancia durante la Segunda Guerra Mundial para el transporte de mercancías hacia Suiza. Tras la liberación de Francia en 1944, la línea cerró de nuevo hasta 1949.

A pesar de su utilidad, la línea resultaba deficitaria para la SNCF, que redujo inversiones y mantenimiento. En 1994, el Gobierno de Aragón, RENFE y el Ayuntamiento de Canfranc firmaron un convenio para la reordenación urbana y recuperación de la estación. Posteriormente, el Gobierno de Aragón adquirió la estación, y se aprobaron planes para su restauración integral, incluyendo su adaptación para uso público y hotelero.

En 2021, se reinauguró el tramo Zaragoza-Canfranc, permitiendo el tránsito de viajeros y la apertura de un hotel en el edificio histórico. En 2024, Renfe opera dos servicios diarios de Media Distancia entre Zaragoza y Canfranc, evidenciando la revitalización de esta infraestructura ferroviaria con gran valor histórico y estratégico.

- AYERBE (P.K. 35,000)
- RIGLOS (P.K. 45,000)
- SANTA MARÍA LA PEÑA (P.K. 53,400)
- ANZÁNIGO (P.K. 59,400)
- CALDEARENAS - AQUILUÉ (P.K. 72,500)
- SABIÑÁNIGO (P.K. 94,300)
- JACA (P.K. 110,200)
- CASTIELLO PUEBLO (P.K. 5,800)
- VILLANÚA - LETRANZ (P.K. 17,400)
- CANFRANC (P.K. 24,700)

○ Estación demolida  
○ Estación descartada de la RLDT

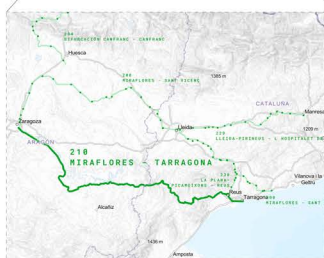
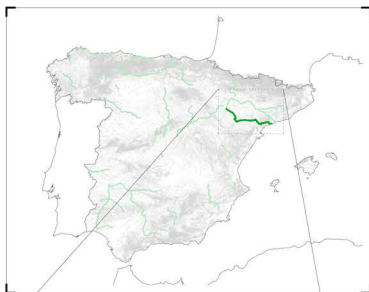
Esta línea se trata de una infraestructura profundamente ligada a la identidad del Alto Aragón y, por extensión, a la memoria colectiva de todo Aragón. Desde su concepción, a comienzos del siglo XX, no se pensó únicamente como una vía de transporte, sino como un gesto político y territorial con claras intenciones de articular el Pirineo con el sur de Francia y con el resto del Estado español.

Hoy en día, esta línea vive un proceso de transformación significativo. Adif está llevando a cabo una serie de intervenciones que abarcan desde la renovación de la superestructura ferroviaria hasta la actualización de los sistemas de señalización y comunicaciones. Todo ello con el objetivo de mejorar la seguridad y la fiabilidad del trazado, en un contexto marcado por el anhelo de recuperar su función como corredor internacional.

En términos económicos, la importancia de esta línea ha sido innegable para el abastecimiento de productos en zonas con difícil acceso, y especialmente para localidades como Jaca o Canfranc. Estas poblaciones han vivido, durante décadas, con una fuerte dependencia de la actividad ferroviaria, tanto en el ámbito logístico como en el de los servicios asociados. El tren, en estos casos, ha sido motor y sostén de una economía local que, por momentos, ha estado aislada o relegada por otras dinámicas territoriales.

Pero el valor de esta línea trasciende lo puramente funcional. Desde un punto de vista cultural, la estación internacional de Canfranc ha adquirido con el tiempo un aura casi mítica. Sus dimensiones, su historia y su abrupto abandono la han convertido en objeto de estudio, inspiración y, más recientemente, de esfuerzos por su recuperación patrimonial. En cierto modo, Canfranc simboliza aquella modernidad interrumpida de la España de entreguerras: un proyecto ambicioso que nunca llegó a desplegar todo su potencial, pero que sigue interpelando a quienes ven en ella una parte olvidada, pero viva, de la historia contemporánea.

# Línea 210 MIRAFLORES – TARRAGONA



FECHA PROYECTO **1865**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1865**

FECHA INAUGURACIÓN **1879**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Compañía del Ferrocarril del Príncipe de Asturias  
C. F. de Zaragoza a Escatrón y de Val de Zafán a las Minas de la Cuenca Carbonífera Gargallo  
MZA  
ADIF // RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **MIXTA**

VELOCIDAD MÁX. **140 km/h**

CAPACIDAD **121 trenes/día**

TRENES DIARIOS **51 trenes/día**

SATURACIÓN **42%**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

El tramo más antiguo de la línea ferroviaria que une Zaragoza con San Vicenç de Calders fue el de Zaragoza-Escatrón, concebido para transportar el carbón de las cuencas mineras de Gargallo y Utrillas hacia Zaragoza y, desde allí, distribuirlo hacia Cataluña y Navarra. En 1865 se constituyó la sociedad "Ferrocarril del Príncipe de Asturias, de Zaragoza a Escatrón" y comenzaron las obras, pero la empresa quebró en solo cuatro años. El proyecto fue retomado por una nueva compañía que logró finalizar e inaugurar todos los tramos en 1879.

A inicios de los años 1880, la "Compañía de los Ferrocarriles directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona" adquirió el tramo Zaragoza-La Puebla de Híjar para facilitar una conexión directa entre Barcelona y Zaragoza pasando por Caspe. Sin embargo, también enfrentó problemas económicos, lo que condujo a su absorción en 1886 por la "Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia" (TBF), que continuó con las obras.

La línea avanzó desde Reus hasta Fayón, siguiendo el valle del Ebro. Uno de los retos principales fue cruzar el río Ebro, que se resolvió cerca de la localidad de García mediante un puente de arcos. En 1894 quedó inaugurada la línea. Posteriormente, en 1898, la TBF fue absorbida por la compañía MZA, que explotó la línea hasta 1941, cuando pasó a integrarse en la recién creada RENFE, que inició su electrificación progresiva.

En 1967, la construcción del embalse de Ribarroja obligó a modificar el trazado, desplazando la estación de Fayón a cuatro kilómetros, en la localidad de Puebla de Masaluca, bajo el nuevo nombre de Fayón-Puebla de Masaluca. Más recientemente, según la declaración de ADIF en 2020, el tramo Tarragona-San Vicenç de Calders se asignó a la línea Miraflores-Tarragona, pasando a denominarse oficialmente "Línea Miraflores-San Vicente de Calders".

Actualmente, esta línea es utilizada por trenes de Media Distancia (especialmente Regional y Regional Exprés operados por Renfe) así como por trenes de mercancías, en su mayoría procedentes del Puerto de Tarragona.

- ZARAGOZA - MIRAFLORES (P.K. 344,0)
- EL BURGO DE EBRO (P.K. 357,3)
- FUENTES DE EBRO (P.K. 369,0)
- PINA DE EBRO (P.K. 375,7)
- QUINTO (P.K. 384,4)
- LA ZAIDA - SÁSTAGO (P.K. 396,8)
- LA PUEBLA DE HÍJAR (P.K. 412,6)
- SAMPER (P.K. 422,1)
- CHIPRANA (P.K. 442,7)
- CASPE (P.K. 453,0)
- VAL DE PILAS (P.K. 464,4)
- FABARA (P.K. 470,6)
- NONASPE (P.K. 479,9)
- FAIÓ - LA POBLA DE MASSALUCA (P.K. 490,2)
- RIBA-ROJA D'EBRE (P.K. 504,2)
- FLIX (P.K. 511,6)
- ASCÓ (P.K. 518,5)
- MORA LA NOVA (P.K. 531,3)
- ELS GUIAMETS (P.K. 540,6)
- CAPÇANES (P.K. 544,0)
- MARÇÀ - FALSET (P.K. 551,3)
- PRADELL P.K. 556,1)
- DUESAIGÜES - L'ARGENTERA (P.K. 561,6)
- RIUDECANYES - BOTARELL (P.K. 566,8)
- LES BORGES DEL CAMP (P.K. 571,9)
- REUS (P.K. 579,5)
- VILA-SECA (P.K. 94,3)
- TARRAGONA (P.K. 103,5)
- ALTAFULLA - TAMARIT (P.K. 10,8)
- TORREDEMBARRA (P.K. 13,6)
- SANT VICENÇ DE CALDERS (P.K. 618,144)

○ Estación demolida

○ Estación descartada de la RLDT

Esta infraestructura establece una conexión directa entre Aragón y Cataluña, vertebrando comarcas donde conviven paisajes rurales tradicionales, enclaves industriales consolidados y núcleos urbanos de tamaño medio con funciones logísticas o comarcales.

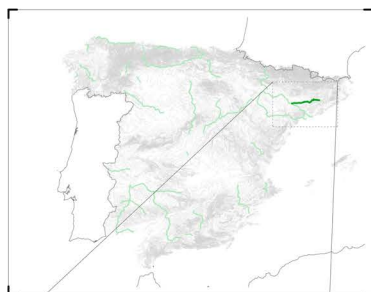
Desde su origen en Zaragoza, la línea discurre en paralelo al cauce del Ebro, acompañando su curso a lo largo de comarcas como la Ribera Baja del Ebro o el Bajo Martín. En este tramo, el ferrocarril actúa como vector de articulación de un territorio marcado por el binomio energía-industria, visible especialmente en puntos como el apartadero ferroviario de Escatrón. Más adelante, en su paso por el Bajo Aragón-Caspe, la línea entra en una zona de carácter marcadamente agroindustrial. Municipios como Fabara, Chiprana o Caspe han desarrollado históricamente un perfil económico mixto, donde las actividades agrícolas y ganaderas se complementan con una estructura comercial y logística que tuvo en el ferrocarril un recurso estratégico. En el caso de Caspe, la estación conserva su localización central dentro del núcleo urbano, reforzando su papel como nodo de articulación comarcal y como punto de conexión con la red ferroviaria secundaria del noreste peninsular. Este tipo de implantación urbana es relevante desde el punto de vista arquitectónico, ya que determina tanto la configuración del entorno construido como la relación entre movilidad y centralidad en el tejido urbano.

En su tramo catalán, la infraestructura continúa acompañando el curso del Ebro en un paisaje cada vez más condicionado por grandes obras hidráulicas e instalaciones industriales. En este contexto, el uso ferroviario ha estado históricamente enfocado al transporte de mercancías, especialmente asociado a la producción energética y al movimiento de materiales industriales, en detrimento del transporte de pasajeros.

# línea 220

## LLEIDA - L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

### Tramo Lleida-Pirineus - Manresa



FECHA PROYECTO **1852**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1853**

FECHA INAUGURACIÓN **1855**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Compañía del Ferrocarril de  
Barcelona a Zaragoza vía  
Monzón y Lérida  
Compañía de los Caminos de  
Hierro del Norte de España  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **155 km/h**

CAPACIDAD **152 trenes/día**

TRENES DIARIOS **62 trenes/día**

SATURACIÓN **51%**

#### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La conexión ferroviaria entre Comptena y el centro peninsular fue un proyecto ambicioso en un momento en que la ciudad ya disponía de enlaces de corto recorrido con localidades cercanas de interés comercial. El notario José María Planas y Compte impulsó inicialmente la propuesta, aunque su iniciativa fue rechazada por el Ministerio de Fomento en 1852. Ese mismo año, no obstante, se otorgó la concesión a la "Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza vía Monzón y Lérida", que tras asegurar apoyo financiero, pudo iniciar los estudios del trazado.

Dado que Barcelona contaba ya con líneas ferroviarias en funcionamiento, la nueva compañía buscó enlazarse a estas. Se valoraron dos rutas: una desde Martorell y otra desde Moncada y Reixach, siendo esta última la finalmente seleccionada por contar con una estación en la línea Barcelona-Granollers, operada por la "Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España" (CCHNE). El trazado se dividió en cuatro tramos: Barcelona-Manresa, Manresa-Lleida, Lleida-Monzón y Monzón-Zaragoza.

La inauguración del primer tramo, entre Moncada y Sabadell (unos 12 km), se realizó en 1855 y fue operado por la misma empresa que gestionaba la línea preexistente. En los años siguientes, se avanzó desde Sabadell hasta Lérida y se completó la conexión con Tarrasa en 1859. En 1861 se inauguró el tramo Zaragoza-Lérida, lo que permitió finalizar toda la línea. Sin embargo, debido a desacuerdos con la CCHNE, se construyó un nuevo trazado entre Moncada y Barcelona, paralelo al ya existente, que se puso en marcha en 1862. Así, la línea completa entre Barcelona y Zaragoza sumó casi 370 kilómetros.

En 1864, la empresa se fusionó con la del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona, creando los Ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona. Esta nueva entidad se unió más tarde a la CCHNE en 1878. En cuanto a la electrificación, el tramo entre Barcelona y Manresa fue electrificado en 1928 por la CCHNE, mientras que el tramo hasta Lérida fue electrificado en 1981 por RENFE.

- LLEIDA - PIRINEUS (P.K. 183,600)
- PLA DE VILANOVETA (P.K. 185,900)
- BELL-LLOC D'URGELL (P.K. 196,400)
- MOLLERUSSA (P.K. 206,100)
- GOLMÉS (P.K. 208,900)
- CASTELLNOU DE SEANA (P.K. 212,000)
- BELLPUIG (P.K. 215,800)
- ANGESOLA (P.K. 221,500)
- TÀRREGA (P.K. 226,800)
- CERVERA (P.K. 240,100)
- SANT GUIM DE FREIXENET (P.K. 254,000)
- SANT MARTÍ DE SESGUEIOLES (P.K. 262,400)
- CALAF (P.K. 266,800)
- SEGUERS - SANT PERE SALAVINERA (P.K. 276,700)
- AGUILAR DE SEGARRA (P.K. 282,100)
- RAJADELL (P.K. 289,200)
- MANRESA (P.K. 301,700)

○ Estación demolida

● Estación descartada de la RLDT

En su primer tramo, entre Lleida y Bellpuig, la línea recorre un territorio caracterizado por la agricultura intensiva de regadío, facilitada por el Canal d'Urgell. Este es un sistema hidráulico que ha permitido la consolidación de un paisaje agrícola de alta productividad, con una especialización en cultivos hortofrutícolas y forrajeros. La presencia del ferrocarril en este entorno responde a una lógica funcional de apoyo a las cadenas agroindustriales regionales, reforzando las conexiones entre los centros de producción y los nodos logísticos. Desde el punto de vista territorial, este tramo muestra una clara integración del ferrocarril con otras infraestructuras de escala regional, como la autovía A2, así como con el sistema de cercanías de Rodalies de Catalunya, en el que la línea cumple una función clave en los desplazamientos laborales y escolares de las poblaciones intermedias.

Poco después, el paisaje agrícola experimenta una transición hacia cultivos de secano, lo que refleja una variación progresiva en las condiciones climáticas y edáficas. Esta evolución se traduce también en cambios en la estructura parcelaria, en la configuración de los márgenes del ferrocarril y en el propio carácter del territorio, que se vuelve menos intensivo y más disperso en cuanto a los núcleos de población.

En el tramo comprendido entre Cervera y Calaf, la ruralidad adquiere un carácter más discontinuo. Se observa una alternancia entre campos cultivados, espacios en proceso de abandono y masas vegetales que han colonizado antiguas áreas de uso agrícola. La topografía comienza a presentar una mayor complejidad, con ondulaciones que marcan la transición hacia las comarcas prelitorales.

Finalmente, el tramo entre Calaf y Manresa discurre por una depresión natural flanqueada por colinas, en la que predominan los paisajes de media montaña con vegetación mediterránea, especialmente formadas por pinares. El número de estaciones es reducido y el contacto directo con los asentamientos humanos es menor, salvo en el caso de Rajadell, que constituye el único punto intermedio con acceso ferroviario cercano a su núcleo urbano. Desde un punto de vista antropológico, esta parte del trazado evidencia una menor presión urbana y una mayor autonomía del paisaje vegetal frente a la infraestructura, lo que también condiciona su mantenimiento y uso actual.

# línea 230 LA PLANA-PICAMOIXONS - REUS



FECHA PROYECTO **1852**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1853**

FECHA INAUGURACIÓN **1855**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
 Compañía del Ferrocarril de  
 Barcelona a Zaragoza vía  
 Monzón y Lérida  
 Compañía de los Caminos de  
 Hierro del Norte de España  
 ADIF  
 RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **155 km/h**

CAPACIDAD **152 trenes/día**

TRENES DIARIOS **62 trenes/día**

SATURACIÓN **51%**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

El origen de la línea ferroviaria entre Reus y Tarragona se sitúa en la década de 1850, en un contexto de fuerte impulso industrial por parte de la burguesía reusense. El proyecto fue elaborado por el ingeniero Joaquín Núñez de Prado, iniciándose las obras en 1853 y quedando inaugurada en 1856 bajo la gestión de la "Compañía del Ferrocarril de Tarragona a Reus". Esta línea, con servicios mixtos de pasajeros y mercancías, resultó deficitaria y fue adquirida en 1857 por la Compañía General de Crédito de España. En 1862 se creó una nueva entidad para su explotación: la "Compañía del Ferrocarril del Lérida a Reus y Tarragona".

El entusiasmo por el ferrocarril impulsó la extensión de la línea hacia el norte, primero hasta Montblanc y más tarde hasta Lleida. La obra fue encargada a los contratistas Joaquín Borrás y Eduardo Bové, comenzando en 1863 y culminando en 1879, aunque diversos tramos se fueron poniendo en funcionamiento durante el proceso. En 1884, la línea fue adquirida por la "Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España" (CCHNE), que absorbió buena parte de las líneas regionales en la zona. En 1941, tras la nacionalización del sistema ferroviario, pasó a formar parte de RENFE.

Originalmente concebida como una línea transversal, prestaba fundamentalmente servicios regionales. No obstante, con la electrificación progresiva del trazado y hasta la llegada de la alta velocidad, esta vía adquirió un papel fundamental como principal eje ferroviario que conectaba Cataluña con el resto de España. Su funcionalidad se mantuvo durante décadas como un canal clave para el transporte de viajeros y mercancías.

En la actualidad, el tramo identificado como línea 230, que conecta La Plana-Picamoixons con Reus, actúa como nexo entre dos de los corredores ferroviarios más relevantes de la región: la línea 200, que enlaza Madrid con Barcelona pasando por Zaragoza y Lleida, y la línea 210, que conecta Zaragoza-Miraflores con Tarragona. Esta función de nexo mantiene su vigencia, consolidando el papel estratégico de Reus como punto clave en la red ferroviaria catalana.

- LA PLANA-PICAMOIXONS (P.K. 68,600)
- ALCOVER (P.K. 74,000)
- LA SELVA DEL CAMP (P.K. 80,300)
- REUS (P.K. 0,000)

- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

La línea recorre un eje interior del territorio tarraconense, manteniéndose en buena parte de su trazado paralela a vías de transporte rodado. Esta coincidencia infraestructural no solo responde a la complicada morfología del valle por el que discurre, sino también a la lógica de articulación territorial entre núcleos urbanos intermedios y áreas rurales con actividad económica diversificada. El corredor combina suelos de uso agrícola intensivo, con presencia destacada de huertas y frutales vinculados a regadíos locales, con enclaves urbanos e industriales de escala comarcal. En este contexto, el ferrocarril ha cumplido históricamente un papel de apoyo a la producción agroalimentaria, facilitando tanto la movilidad de mercancías como el acceso de trabajadores a los espacios fabriles de menor escala distribuidos a lo largo de su trazado.

La estructura del territorio atravesado por la línea evidencia la coexistencia de dinámicas productivas tradicionales con procesos contemporáneos de transformación del paisaje. En el tramo septentrional del recorrido, especialmente en su margen occidental, se identifica una progresiva transición hacia un entorno forestal. Estas masas forestales presentan una configuración heterogénea, producto de un uso extractivo vinculado a la actividad maderera, aún presente en ciertas explotaciones de carácter eminentemente local. Esta variación paisajística no solo incide en la imagen del territorio, sino también en las condiciones de mantenimiento y trazado de la infraestructura ferroviaria.

En conjunto, la línea 230 cumple una función de conexión secundaria dentro del sistema ferroviario catalán, pero con un impacto relevante en la organización de las redes de proximidad y en la consolidación de un modelo territorial basado en la complementariedad entre espacios agrícolas, industriales y residenciales.

# línea 320

## CHINCHILLA DE MONTEARAGÓN - MURCIA DEL CARMEN



FECHA PROYECTO **1869**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1869**

FECHA INAUGURACIÓN **1889**

COMPAÑÍAS IMPLICADAS  
Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **160 km/h**

CAPACIDAD **43 trenes/día**

TRENES DIARIOS **4 trenes/día**

SATURACIÓN **9%**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

Desde finales del siglo XIX y durante gran parte del XX, Cartagena impulsó una economía basada en la minería de plata, plomo y zinc en la sierra minera de Cartagena-La Unión. Gracias a su posición estratégica en el Mediterráneo, en 1852 la Compañía MZA inició estudios para conectar ferroviariamente esta región con Madrid.

En 1860 se adjudicó al marqués de Salamanca la construcción del tramo entre Chinchilla de Montearagón (Albacete) y la línea Madrid-Valencia, que luego cedió a MZA. Para 1865, la línea completa ya estaba en funcionamiento, vertebrando además una red regional con conexiones a Murcia-Alicante, Murcia-Lorca y Murcia-Caravaca.

Recientemente, ADIF ha realizado obras de rectificación entre Hellín y Cieza para mejorar la velocidad y seguridad, eliminando pasos a nivel y acortando el recorrido en 17 km, lo que reduce el tiempo de viaje en 15 minutos.

Actualmente, el tramo carece de servicios regulares de viajeros, salvo un Intercity que conecta Madrid y Murcia los fines de semana. Desde 2022, las obras de soterramiento del Corredor Mediterráneo en Murcia interrumpen la línea, por lo que se ha habilitado un servicio de autobús entre Archena-Fortuna y la capital.

- CHINCHILLA DE MONTEARAGÓN-AGUJA (P.K. 298,400)
- POZO CAÑADA (P.K. 309,000)
- LOS HITOS (P.K. 317,800)
- NAVAJUELOS (P.K. 325,600)
- TOBARRA (P.K. 333,500)
- HELLÍN (P.K. 351,100)
- MINATEDA (P.K. 359,000)

- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

Desde el punto de vista paisajístico, la línea discurre por un paisaje definido mayoritariamente por las llanuras de interior y campiñas típicas del sureste manchego y el noroeste murciano, con grandes extensiones de labranza en terrenos poco accidentados. Este tipo de paisaje se ve interrumpido en el tramo entre Calasparra y Cieza, en el que se percibe la configuración de un valle más variado tanto en orográfica como en los usos del suelo.

Este mismo tramo entre Calasparra y Cieza se ha transformado en su mayor parte en una vía verde que recorre 10 km entre Las Cañadas y Corredera. Se ha conservado en el tramo el edificio del apeadero de La Macetúa, conectado con un mirador desde el que observar la floración de la vegetación circundante, fenómeno con el que se ha querido caracterizar a la nueva vía verde. A apenas un kilómetro del apeadero, la vía cruza un puente metálico apoyado en dos pies pétreos empotrados al terreno bastante significativo y muy bien conservado.

El conjunto fue de importancia vital para la economía agraria de la posguerra, aproximando a los diferentes agentes que se integraban en el sector agrario que mantenía económicamente la comarca.

# Línea 342 XÀTIVA - ALCOI



FECHA PROYECTO **1887**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1889**

FECHA INAUGURACIÓN **1904**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
**Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona**  
**Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España**  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **85 km/h**

CAPACIDAD **16 trenes/día**

TRENES DIARIOS **8 trenes/día**

SATURACIÓN **50%**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

A finales del siglo XIX, Alcoy era un destacado núcleo industrial con sectores como el textil, el papeler y el metalúrgico en plena expansión. No obstante, la complicada orografía del entorno dificultaba tanto la distribución de productos como el abastecimiento de carbón para las máquinas de vapor, lo que limitaba su desarrollo. En este contexto, surgieron diversos proyectos ferroviarios destinados a mejorar su conectividad, entre ellos la línea Alcoi-Xàtiva.

La concesión para construir esta línea se otorgó en 1887 a la Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona (AVT). Sin embargo, la empresa quebró poco después, incapaz de superar los desafíos técnicos del terreno y afectada por la muerte de su propietario. El proyecto fue retomado por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (CCHNE), que rediseñó el trazado definitivo, conectando Alcoi con Xàtiva, donde se enlazaba con la línea Valencia-Almansa. Las obras concluyeron en 1904.

Durante décadas se estudió la posibilidad de prolongar esta línea hasta el puerto de Alicante, opción incluida en el Plan Guadalhorce de 1926. Aunque se llegaron a construir pasos e infraestructuras, el tendido de vías nunca se completó, quedando el proyecto abandonado. En 1941, tras la nacionalización de la red ferroviaria de ancho ibérico, la titularidad pasó a RENFE. Posteriormente, con la escisión entre RENFE Operadora y ADIF en 2005, la gestión de la línea pasó a esta última.

Actualmente, la línea presta servicio de Media Distancia entre Valencia, Xàtiva y Alcoi. Sin embargo, su estado es deficiente: conserva infraestructuras obsoletas que no han sido renovadas, lo que la convierte en la línea con las velocidades máximas más bajas del país. Las estaciones de Alcoi, Onteniente, Albaida y Benigànim permanecen operativas, pero necesitan mejoras para ofrecer condiciones óptimas a los usuarios.

El 21 de septiembre de 2023, ADIF anunció una inversión superior a los 101 millones de euros destinada a renovar la superestructura de la línea, incluyendo carriles, traviesas, balasto y aparatos de vía. El objetivo es mejorar la eficiencia, fiabilidad y velocidad del servicio, reduciendo significativamente los tiempos de viaje.

- XÀTIVA (P.K. 0,000)
- GENOVÉS (P.K. 5,800)
- BENIGÀNIM (P.K. 13,000)
- LA POBLA DEL DUC (P.K. 17,600)
- MONTAVERNER (P.K. 23,500)
- BUFALI (P.K. 26,300)
- ALBAIDA (P.K. 29,300)
- AGULLENT (P.K. 32,600)
- ONTINYENT (P.K. 38,200)
- AGRES (P.K. 47,800)
- COCENTAINA (P.K. 59,200)
- ALCOI (P.K. 63,700)

○ Estación demolida  
● Estación descartada de la RLDT

Pese a su extensión relativamente corta, la línea ferroviaria 342 Alcoi–Xàtiva atraviesa una notable diversidad morfológica y territorial. El trazado cruza varias alineaciones montañosas lo que deriva en una infraestructura de alta complejidad técnica, con pendientes acusadas, túneles, viaductos y curvas de escaso radio.

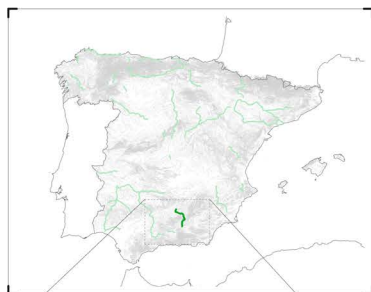
La transición hacia el valle de Albaida, más al norte, implica un cambio significativo en la configuración territorial. En este tramo, el paisaje se abre hacia un espacio agrícola de menor relieve, donde predominan cultivos tradicionales mediterráneos como el olivo, el viñedo y diversos frutales. Estas explotaciones de tamaño medio configuran un mosaico agrario que, desde la Edad Moderna, ha dado forma tanto a la economía local como al patrón de asentamiento. La presencia del ferrocarril ha contribuido históricamente a la articulación de este tejido productivo, permitiendo la conexión entre pequeñas localidades y mercados regionales.

A nivel urbano, la línea enlaza dos estaciones principales: Alcoi, que destaca por su pasado industrial vinculado a los sectores textil y metalúrgico, y Xàtiva, ciudad de peso comarcal con una doble función agrícola y administrativa. Otras estaciones intermedias como las de Ontinyent o Benigànim han mantenido una operatividad continua, reflejando el carácter mixto de sus economías.

Actualmente, el objetivo que evoca el presente continuo de la línea es recuperar la funcionalidad de la línea como corredor comarcal eficiente, adaptado a las exigencias actuales de movilidad sostenible y cohesión territorial entre el interior alicantino y el sur de la provincia de Valencia.

# línea 410 LINARES-BAEZA - ALMERÍA

## Tramo Linares-Baeza - Moreda



FECHA PROYECTO **1870**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1889**

FECHA INAUGURACIÓN **1899**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Banco General de Madrid  
Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España  
Compañía de los Ferrocarriles Andaluces  
ADIF // RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **140 km/h**

CAPACIDAD **73 trenes/día**

TRENES DIARIOS **7 trenes/día**

SATURACIÓN **28%**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La sección ferroviaria entre Moreda y Linares-Baeza forma parte de la línea 410, que conecta Linares-Baeza con Almería. Su origen se remonta al interés estratégico por dar salida a los productos de la cuenca minera de Linares-La Carolina, una de las más relevantes del siglo XIX en España. Aunque la Ley de Bases de Ferrocarriles de 1870 ya preveía su construcción, la complejidad del terreno retrasó el inicio de las obras hasta 1889. La concesión inicial fue otorgada al Banco General de Madrid, pero pasó rápidamente a manos de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España (CCHSE).

El trazado definitivo priorizó el transporte de minerales, especialmente hierro, hacia el puerto de Almería, dejando fuera a importantes núcleos de población como Úbeda o Baeza. Las obras comenzaron en 1890 y se enfrentaron a serios retos técnicos, particularmente en el cruce de Sierra Mágina. En 1895 se inauguró el tramo Almería-Guadix, completándose la línea hasta Linares en 1899, tras finalizar los viaductos de Guadahortuna y del Salado. En 1904 se añadió una conexión con la línea general de Andalucía a través de la estación de Baeza-Empalme, haciendo de Linares-San José el inicio operativo de la línea.

El tramo entre Gérgal y Santa Fe fue electrificado en 1912 debido a su fuerte pendiente, siendo una de las primeras electrificaciones ferroviarias de España. Posteriormente, en 1918 se electrificó hasta Almería. En 1929 la línea fue absorbida por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, y en 1941 pasó a integrarse en RENFE, que eliminó la electrificación en 1964 por incompatibilidades técnicas.

Durante las décadas siguientes se acometieron reformas, como la construcción de nuevos viaductos y variantes que permitieron clausurar tramos problemáticos. En 1975 se cerró la estación de Linares-San José, estableciendo Linares-Baeza como cabecera. El cierre de las minas del Marquesado en 1996 marcó el inicio del declive de la línea.

Desde 2005, la gestión pertenece a Adif. Actualmente, forma parte del Corredor Mediterráneo y está en proceso de renovación integral, incluyendo electrificación y mejora de capacidad para trenes de hasta 750 metros. Hoy en día, presta servicio de Larga Distancia con el Intercity Talgo entre Almería y Madrid, y ocasionalmente circula el tren turístico Al-Andalus.

- LINARES-BAEZA (P.K. 8,634)
- JÓDAR-ÚBEDA (P.K. 47,247)
- CABRA DEL SANTO CRISTO - ALICÚN (P.K. 94,377)
- MOREDA (P.K. 126,124)

- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

Esta línea férrea configura un eje estructural en el noreste andaluz. Su trazado discurre principalmente por áreas de campiña y sierra, caracterizadas por la presencia dominante del monocultivo del olivar y por ecosistemas de montaña donde son frecuentes los encinares y alcornoques. Este entorno ha sido históricamente relevante tanto en términos productivos como territoriales, destacando la comarca de Linares por su papel en el desarrollo de la minería del plomo y por su vinculación a industrias metalúrgicas que marcaron la identidad económica de la región durante buena parte del siglo XX.

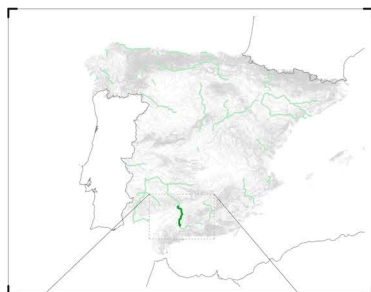
La línea fue construida en el último cuarto del siglo XIX, en el contexto de la expansión ferroviaria vinculada al auge minero del Alto Guadalquivir. Este objetivo económico condicionó el trazado y el diseño de la infraestructura, dando lugar a un conjunto de obras de ingeniería de especial relevancia. Entre ellas destacan el viaducto de Santa Fe sobre el río Andaraz, el viaducto del Salado, el del Hacho y el puente del Anchurón, que ilustran tanto la adaptación técnica al relieve montañoso como el grado de inversión destinado a facilitar el transporte de mercancías hacia los principales ejes logísticos del sur peninsular. La infraestructura fue concebida no solo como un medio de transporte, sino como un dispositivo de conexión económica entre zonas productoras del interior y los puertos del litoral mediterráneo.

El hecho de que muchas estaciones estén situadas a distancia de los núcleos de población actuales responde a una lógica territorial centrada en el transporte de productos agrícolas e industriales, más que en el servicio a pasajeros. Esta disposición es representativa de un modelo de red que priorizaba la conexión entre áreas productivas y centros logísticos, relegando en muchos casos la accesibilidad directa a las poblaciones rurales.

Hoy en día, esta línea conserva su valor como testimonio de un modelo infraestructural ligado a un ciclo productivo específico, y como parte de un patrimonio ferroviario susceptible de ser reconsiderado en el marco de estrategias de movilidad sostenible y reactivación territorial.

# línea 430 CÓRDOBA M. - LOS PRADOS

## Tramo Bif. Córdoba-Mercancías - Fuente de Piedra



FECHA PROYECTO **1852**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1859**

FECHA INAUGURACIÓN **1899**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Compañía del Ferrocarril de  
Córdoba a Málaga  
Compañía de los Ferrocarriles  
Andaluces  
Compañía Nacional de los  
Ferrocarriles del Oeste  
ADIF // RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **155 km/h**

CAPACIDAD **39 trenes/día**

TRENES DIARIOS **14 trenes/día**

SATURACIÓN **36%**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La línea ferroviaria entre Córdoba y Málaga se gestó en 1852, cuando el empresario Martín Larios solicitó al Estado la concesión para construir un trazado que permitiera transportar el carbón de Sierra Morena, que llegaba a Córdoba, hasta el emergente puerto de Málaga. Aunque la concesión fue otorgada, las inestabilidades políticas y económicas retrasaron el inicio de las obras hasta 1859. La ejecución recayó en una nueva sociedad formada por empresarios malagueños, conocida poco después como Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga. La línea fue completada en seis años e inaugurada en 1865.

El éxito inicial de la línea impulsó la construcción de una extensión desde Bobadilla hasta Granada, inaugurada en 1874. Ambas infraestructuras fueron incorporadas a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (CFA), integrada por algunos de los inversores originales. A lo largo de las décadas siguientes, la CFA amplió su red con nuevas líneas, como las de Utrera-La Roda (1878), Marchena-Valchillón (1885) y Linares-Puente Genil (1893).

La CFA atravesó dificultades financieras que motivaron, en 1936, el traspaso de la gestión de su red a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste. Posteriormente, con la nacionalización del ferrocarril en 1941, la línea pasó a formar parte de RENFE. Esta entidad ejecutó mejoras, incluyendo un ramal hacia Fuengirola abierto en 1975, hoy integrado en la red de Cercanías de Málaga. A finales de los años 80, la red ferroviaria de Córdoba fue reestructurada, lo que implicó un cambio en el punto de inicio de la línea y la incorporación de la estación de mercancías de El Higerón.

Debido al elevado tráfico de la línea Córdoba-Málaga, ADIF impulsó la construcción de una línea de Alta Velocidad, que fue inaugurada en 2007. Esto supuso una caída significativa en la demanda de la línea convencional y la supresión del servicio de viajeros entre Córdoba y Bobadilla. Cabe señalar que el trazado del AVE utiliza el último tramo de la línea convencional cerca de Venta del Rayo, donde se construyó una plataforma de alta velocidad parcialmente sin vía instalada. Esta infraestructura de unos dos kilómetros refleja una planificación inconclusa, sin planes actuales para su uso en una posible prolongación hacia Málaga.

- VALCHILLÓN (P.K. 7,700)
- CÓRDOBA-MERCANCÍAS (P.K. 445,100)  
(línea Madrid-Sevilla)
- MONTILLA (P.K. 49,000)
- PUENTE GENIL (P.K. 76,300)
- LA RODA DE ANDALUCÍA (P.K. 98,900)

- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

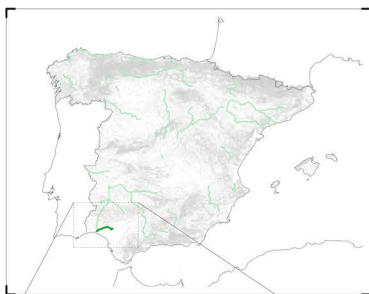
La línea ferroviaria que discurre entre la Bifurcación de Córdoba Mercancías y Fuente de Piedra atraviesa dos paisajes agrarios clave del interior andaluz. En su primer tramo, recorre la campiña de Lucena, dominada por extensiones de olivar que definen un modelo territorial consolidado desde época moderna. Este paisaje responde a una lógica de especialización agrícola y organización cooperativa, visible en la continuidad del monocultivo y la presencia de almazaras como centros de actividad económica.

A lo largo del recorrido, destacan enclaves como Montilla, eje vitivinícola de la denominación de origen Montilla-Moriles, donde la estructura urbana refleja un equilibrio entre tradición agrícola y dinamismo comercial. Localidades como Aguilar de la Frontera o Puente Genil refuerzan esta red de asentamientos intermedios, caracterizados por un tejido socioeconómico ligado al campo pero con funciones administrativas y de servicios regionales.

Hacia el oeste, el trazado se adentra en una llanura arcillosa en torno a Fuente de Piedra, marcada por una agricultura más extensiva y la presencia de humedales protegidos. El emplazamiento periférico de muchas estaciones revela una concepción funcionalista de la infraestructura, más orientada a conectar áreas productivas que a vertebrar territorialmente los municipios. Esta lógica ferroviaria responde a un modelo de largo recorrido que, aún hoy, deja huella en la configuración espacial del sur andaluz.

# línea 440 SEVILLA - HUELVA

## Tramo Benacazón - Huelva



FECHA PROYECTO **1864**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1875**

FECHA INAUGURACIÓN **1880**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a Huelva y a las Minas de Riotinto  
Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante  
ADIF // RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **140 km/h**

CAPACIDAD **63 trenes/día**

TRENES DIARIOS **29 trenes/día**

SATURACIÓN **46%**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

El proyecto de línea ferroviaria entre Sevilla y Huelva se contemplaba ya en el Plan General de Ferrocarriles de 1864, pero no despertó interés hasta que se vislumbró su utilidad para el transporte de minerales desde las minas de Riotinto. En 1870 se constituyó la Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a Huelva y a las Minas de Riotinto, aunque conflictos legales con la empresa británica que adquirió las minas retrasaron su desarrollo. En 1875, un empresario hispano-alemán adquirió la compañía y en 1877 traspasó los derechos a MZA, interesada en extender su red hasta un puerto atlántico. La línea fue finalmente inaugurada en 1880.

Aunque no fue concebida como un ferrocarril minero, con el tiempo cobró relevancia en este ámbito, estableciendo conexiones con otras explotaciones. En San Juan del Puerto confluían los ferrocarriles de Buitrón y Riotinto, mientras que en Las Mallas (Niebla) se conectaba con la Rio Tinto Company Limited. En Camas (Sevilla), la línea se cruzaba con los trazados de las minas de Cala y Aznalcóllar.

Con la nacionalización del ferrocarril en 1941, pasó a formar parte de RENFE. A partir de 1974, el tráfico de mercancías creció notablemente gracias al desarrollo del Polo Químico de Huelva, lo que llevó a electrificar toda la línea, proceso culminado en 1978. En los años noventa, la red ferroviaria de Sevilla se reconfiguró: se cerró la estación de Plaza de Armas y se construyó una nueva variante que dejó fuera de servicio parte del trazado, incluida la histórica estación de Camas. Además, con motivo de la Expo 92, se creó un ramal hacia la Isla de la Cartuja.

En 2005, la gestión de la línea pasó a Adif. Entre 2011 y 2012 se transformó el tramo entre Benacazón y Sevilla para integrarlo en la red de Cercanías, con nuevas estaciones como San Jerónimo, Camas, Salteras y Benacazón. Algunas estaciones pasaron a ser apeaderos, y en 2018 se inauguró la nueva estación de Huelva, que sustituyó a la de Huelva-Término como terminal de la línea.

Actualmente, la línea entre la Bifurcación Los Naranjos y Huelva es estratégica para el transporte de mercancías, especialmente para el Puerto de Huelva. Circulan trenes de larga y media distancia, así como de mercancías. Se han realizado trabajos de modernización y está prevista una futura línea de alta velocidad Sevilla-Huelva, lo que podría relegar la línea actual a un uso prioritario de carga, abriendo nuevas oportunidades logísticas e industriales.

- BENACAZÓN (P.K. 27,300)
- CARRIÓN DE LOS CÉSPEDES (P.K. 45,800)
- ESCACENA (P.K. 51,800)
- LA PALMA DEL CONDADO (P.K. 68,600)
- VILLARRASA (P.K. 72,600)
- NIEBLA - PUERTA DEL BUEY (P.K. 80,600)
- SAN JUAN DEL PUERTO (P.K. 96,100)
- HUELVA-MERCANCIAS (P.K. 104,700)
- HUELVA (P.K. 108,500)

○ Estación demolida  
○ Estación descartada de la RLDT

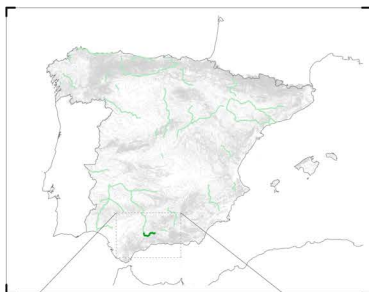
La línea ferroviaria 440, que enlaza la bifurcación de Los Naranjos con Huelva, atraviesa una llanura andaluza ampliamente modificada por la agricultura intensiva, el monocultivo y el avance de áreas urbanas e industriales. Aunque el relieve es suave, el trazado cruza ríos como el Guadalquivir y el Tinto, lo que exigió la construcción de puentes de escala considerable, hoy visibles como testimonio del esfuerzo técnico que supuso esta conexión ferroviaria.

En términos funcionales, la línea articula dos centros con dinámicas económicas diferenciadas pero complementarias: Sevilla, núcleo político y administrativo de Andalucía, y Huelva, ciudad portuaria con tradición minera y agroexportadora. El ferrocarril ha sido una pieza clave en esa relación, permitiendo canalizar mercancías hacia el interior y reforzando la integración logística del suroeste andaluz a través del puerto de Huelva, vinculado hoy a la red ferroviaria estatal.

A nivel simbólico, muchas estaciones del trazado, construidas en estilo neomudéjar, destacan por su valor patrimonial. Esta arquitectura, habitual en la red ferroviaria andaluza del primer tercio del siglo XX, integra referencias estéticas de raíz islámica con un enfoque funcional moderno, reflejando el deseo de dotar a las infraestructuras de una identidad visual coherente con el imaginario cultural del territorio.

# línea 460

## BIF. RIOFRÍO - FUENTE DE PIEDRA



FECHA PROYECTO **1863**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1865**

FECHA INAUGURACIÓN **1874**

COMPAÑÍ/S IMPLICADAS  
Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Granada  
Compañía de los Ferrocarriles Andaluces  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **160 km/h**

CAPACIDAD **36 trenes/día**

TRENES DIARIOS **NULA**

SATURACIÓN **-**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La actual línea 460 fue parte del antiguo trazado Bobadilla-Granada, concebido como un ramal de conexión con la rentable línea Córdoba-Granada. Originalmente, los derechos de explotación pertenecían al marqués de Salamanca, quien los vendió en 1863 a la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Granada, dirigida por el empresario e ingeniero Jorge Loring. Poco después comenzaron las obras, que avanzaron con relativa agilidad salvo en los tramos entre Antequera y Archidona y entre Riofrío y Loja, donde la complicada orografía supuso un reto importante.

La línea fue inaugurada en 1874 y, en 1877, pasó a formar parte de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, donde el propio Loring tenía una destacada participación. Esta integración permitió enlazar la línea con otros trazados que articulaban Andalucía. En 1904, Granada se conectó además con el este a través de un nuevo ferrocarril procedente de Moreda, mejorando las comunicaciones entre el occidente y oriente andaluz.

En 1936, en plena crisis financiera, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces fue intervenida por la Segunda República, y la gestión pasó brevemente a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste, antes de integrarse en RENFE en 1941. Durante décadas, la infraestructura apenas recibió mejoras, y el servicio fue reduciéndose, quedando limitado a trayectos regionales de baja demanda y escaso tráfico de mercancías.

En 1994, se amplió la línea hasta Fuente de Piedra para conectar con el ramal hacia Utrera, acortando tiempos entre Sevilla y Granada. En 2005, con la división entre RENFE y ADIF, y la apertura de la línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga, la estación de Bobadilla pasó a llamarse Antequera-Santa Ana.

Las obras del AVE entre Antequera y Granada provocaron el cierre del servicio convencional en 2015. Parte del trazado, entre Riofrío y Tocón, fue reutilizado por la Alta Velocidad, con viaductos y plataforma construidos aunque en desuso. Los tramos no aprovechados se dividieron en dos líneas: la 460 (Bifurcación Riofrío-Fuente de Piedra) y la 464 (Bifurcación Tocón-Bifurcación La Chana), sustituyendo la anterior línea Fuente de Piedra-Granada.

Actualmente, ambas se encuentran cerradas al tráfico convencional y en situación de baja provisional.

- ANTEQUERA (P.K. 16,000)
- LA PEÑA (P.K. 23,500)
- ARCHIDONA (P.K. 35,500)
- FUENTE DE PIEDRA (P.K. 42,000)
- SALINAS – VILLANUEVA DE TAPIA (P.K. 49,600)

- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

La línea ferroviaria 460, entre la bifurcación de Riofrío y Fuente de Piedra, recorre un tramo estratégico del interior de Málaga, sirviendo de enlace entre la campiña del Guadalhorce y las primeras estribaciones del Subbético. Su trazado atraviesa un mosaico de paisajes agrícolas y formas geológicas variadas que han condicionado históricamente tanto los usos del suelo como la localización de infraestructuras.

Entre los núcleos que articula destaca Antequera, ciudad clave en el sistema de comunicaciones andaluz. Aunque su estación original ya no acoge viajeros, sigue conectada por galería subterránea con la estación de alta velocidad, reflejo de la coexistencia entre la red ferroviaria clásica y las nuevas plataformas de movilidad. Esta dualidad subraya la continuidad territorial de una ciudad históricamente vertebradora del interior andaluz.

Archidona, por su parte, ilustra otro patrón habitual en estas líneas: su estación, hoy cerrada, se sitúa lejos del casco urbano, una decisión determinada por la topografía y los costes de obra más que por la integración funcional. En conjunto, este tramo sigue cumpliendo una función complementaria en la red regional, conectando zonas de fuerte base agraria y facilitando la movilidad de productos y personas en un espacio históricamente dependiente del transporte terrestre.

# línea 464 BIF. TOCÓN - BIF. LA CHANA



FECHA PROYECTO **1863**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1865**

FECHA INAUGURACIÓN **1874**

COMPAÑÍAS IMPLICADAS  
Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga  
Compañía de los Ferrocarriles Andaluces  
Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste  
ADIF // RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **120 km/h**

CAPACIDAD **36 trenes/día**

TRENES DIARIOS **NULA**

SATURACIÓN **-**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La actual línea 464, que une la Bifurcación Tocón con la Bifurcación La Chana, tiene su origen en la antigua línea Bobadilla-Granada, concebida en el siglo XIX para extender la conexión ferroviaria desde Córdoba y Málaga hasta Granada. Inicialmente gestionada por capital privado, en 1863 pasó a manos de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, que emprendió la construcción. El tramo Loja-Granada, donde se sitúa la línea actual, quedó concluido en 1866, aunque otros segmentos del trazado enfrentaron importantes retrasos debido a la complicada topografía, especialmente entre Antequera y Archidona, finalizados en 1869. La línea completa se inauguró finalmente en 1874.

En 1877, la gestión fue asumida por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (CFA), lo que permitió integrar la línea en una red más amplia y consolidar Granada como estación terminal. En 1904, Granada recibió una nueva conexión ferroviaria desde Moreda, y en 1907 ambas líneas se unieron mediante un ramal, estableciendo una articulación entre el occidente y oriente de Andalucía.

La crisis financiera de la CFA llevó a su intervención en 1936 por la Segunda República, quedando bajo la gestión de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste y, más tarde, en 1941, integrada en RENFE tras la nacionalización. A lo largo del siglo XX, la línea operó principalmente servicios regionales, con escasa inversión en mejoras.

En 1994, se extendió la línea hasta Fuente de Piedra para mejorar las conexiones con Sevilla, integrándola con la línea Utrera-Fuente de Piedra. La apertura del tramo de Alta Velocidad Córdoba-Málaga y la creación de la estación Antequera-Santa Ana transformaron el tráfico ferroviario de la zona. La línea Fuente de Piedra-Granada acogió servicios Altaria de larga distancia entre Madrid y Granada.

En 2005, pasó a estar bajo gestión de Adif. La llegada de la Alta Velocidad entre Antequera y Granada provocó el cierre de la línea convencional en 2015. Los tramos no integrados en la infraestructura de alta velocidad se conservaron como líneas independientes: la 460 (Riofrío-Fuente de Piedra) y la 464 (Tocón-La Chana). La antigua línea Fuente de Piedra-Granada fue suprimida en la Declaración de Red de 2019. Actualmente, ambas líneas están cerradas al tráfico convencional y en baja provisional.

- PINOS PUENTE (P.K. 107,900)
- ATARFE - SANTA FE (P.K. 114,200)

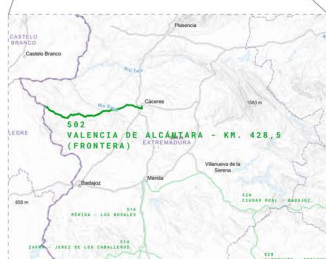
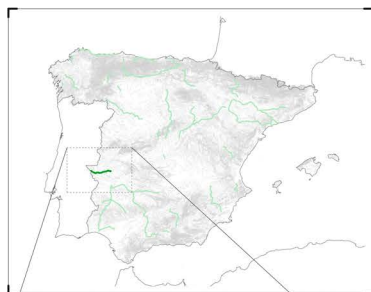
- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

La línea ferroviaria 464 vertebra uno de los corredores históricos más significativos del sur peninsular, uniendo el interior andaluz con el litoral campogibraltareño a través de un trazado complejo que atraviesa diversas unidades del relieve bético. Desde Bobadilla, nudo ferroviario de referencia en Andalucía oriental, la línea avanza por el valle del Guadalhorce y se interna en la Serranía de Ronda, adaptándose a un entorno de acusada complejidad topográfica, con fuertes pendientes, desfiladeros y pasos montañosos que exigieron un notable esfuerzo ingenieril.

En su extremo más meridional, la línea desemboca en el puerto de Algeciras, uno de los principales polos logísticos del Mediterráneo occidental. Esta conexión ha dotado al trazado de una importancia estratégica que va más allá de su papel regional, integrándose en corredores de transporte intercontinental. A pesar de las limitaciones técnicas del trazado actual, la línea sigue desempeñando un papel esencial en el transporte de mercancías y en la movilidad interprovincial, especialmente tras la mejora de servicios ferroviarios entre Algeciras y Madrid vía Antequera.

En cómputo global, la línea 464 no solo refleja los retos técnicos del ferrocarril en entornos montañosos, sino que constituye una infraestructura clave para comprender las dinámicas territoriales, económicas y ecológicas del sur.

# línea 502 CÁCERES - km. 428,5 FRONTERA



FECHA PROYECTO **1865**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1866**

FECHA INAUGURACIÓN **1880**

COMPAÑÍAS IMPLICADAS  
S.A. de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal  
Compañía del Ferrocarril del Tajo  
Compañía del Ferrocarril de Cáceres a Malpartida y a la Frontera Portuguesa  
ADIF // RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **120 km/h**

CAPACIDAD **8 trenes/día**

TRENES DIARIOS **2 trenes/día**

SATURACIÓN **25%**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La línea 502, que conecta Cáceres con la frontera portuguesa en el punto kilométrico 428,5, forma parte de un antiguo proyecto ferroviario destinado a establecer un enlace directo entre Madrid y Lisboa, conocido como la "vía rápida" entre ambas capitales. Su origen se remonta a la Ley de 1856 que autorizaba la construcción de una línea ferroviaria en las provincias de Madrid, Toledo y Cáceres sin financiación estatal.

La construcción comenzó en 1866 por la Compañía del Ferrocarril del Tajo, aunque su lento avance llevó a sucesivas transferencias de concesión. En 1880, se fundó la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal, que agrupó todos los tramos bajo una única gestión. Las obras se aceleraron a partir de 1876, abriendo varios tramos entre Madrid y la frontera portuguesa. La línea completa fue inaugurada en octubre de 1881 por los reyes Alfonso XII y Luis I, estableciendo la aduana en Valencia de Alcántara, que se convirtió en un nudo ferroviario estratégico pese a su ubicación alejada del núcleo urbano.

La línea no logró rentabilidad sostenida. Las dificultades financieras, acentuadas por los problemas de la operadora portuguesa, llevaron a la venta de los derechos en 1894 y a la posterior absorción por la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste en 1928. En 1941 pasó a formar parte de RENFE y desde 2005 depende de Adif.

Un aspecto particular fue la exclusión inicial de Cáceres del trazado principal, conectada mediante un ramal desde Arroyo de Malpartida. Esta situación se corrigió en 1971 con la construcción de la variante de Casar. A lo largo del siglo XX, la línea mantuvo su vocación internacional, destacando el servicio *Lusitania Comboi Hotel* hacia Lisboa, suprimido en 2012 cuando Portugal cerró el "ramal de Cáceres", rompiendo la conexión ferroviaria internacional.

Actualmente, el tramo entre Valencia de Alcántara y la frontera está sin servicio, y el resto opera con trenes semanales de media distancia entre Cáceres y Valencia de Alcántara, con un trayecto de 90 minutos. En noviembre de 2024, Adif anunció una inversión superior a 9 millones de euros para modernizar la señalización, eliminando el bloqueo telefónico e implantando un sistema digital automatizado que mejora la seguridad y la eficiencia operativa del tramo.

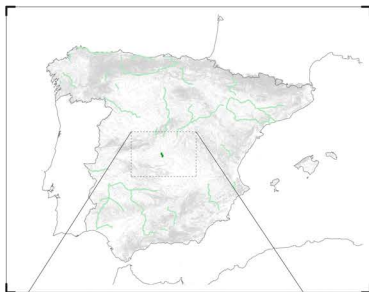
- CÁCERES (P.K. 332,800)
- ARROYO-MALPARTIDA (P.K. 348,500)
- SAN VICENTE DE ALCÁNTARA (P.K. 407,800)
- VALENCIA DE ALCÁNTARA (P.K. 420,000)

- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

La línea ferroviaria 502 atraviesa un territorio de dehesa característico del occidente extremeño. Se trata de un paisaje de baja densidad poblacional, estructurado por explotaciones ganaderas extensivas y por un aprovechamiento forestal sostenible centrado en productos como la bellota y el corcho. Este modelo productivo, unido al poblamiento disperso, ha condicionado históricamente el uso limitado de la infraestructura, especialmente en lo que respecta al transporte de pasajeros.

El trazado, no obstante, conserva un alto valor histórico y territorial. Equipado con servicios aduaneros y de control fronterizo, este complejo tuvo un papel central en el tránsito de mercancías y viajeros entre España y Portugal, especialmente en las etapas de mayor cooperación ferroviaria entre ambos países durante los siglos XIX y XX. El cierre de la conexión internacional y su localización periférica respecto al núcleo urbano han contribuido a su abandono, aunque aún conserva elementos que reflejan su antigua relevancia nuclear. El cruce de la Sierra de San Pedro, con su relieve escarpado y difícil de atravesar, confería a esta línea un valor estratégico como vía de penetración hacia la frontera lusa, hoy eclipsado por la progresiva degeneración de la red en esa zona.

# línea 504 ALGODOR - VILLALUENGA YUNCLER



FECHA PROYECTO **1876**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1866**

FECHA INAUGURACIÓN **1880**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Compañía de los Caminos de Hierro de Ciudad Real a Badajoz  
Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **80 km/h**

CAPACIDAD **-**

TRENES DIARIOS **-**

SATURACIÓN **-**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La línea ferroviaria entre Madrid y Ciudad Real fue adjudicada en 1876 a la Compañía de los Caminos de Hierro de Ciudad Real a Badajoz (CRB), que acometió las obras con rapidez gracias a la ausencia de grandes obstáculos geográficos. En 1879, la línea fue puesta en servicio con tráfico mixto de pasajeros y mercancías. La estación de Algodor se convirtió en un punto estratégico, al conectar con el ramal Castillejo-Toledo, facilitando así la interconexión con Toledo.

En 1880, debido a la complicada situación financiera de la CRB, la línea fue absorbida por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), que asumió su explotación. Durante las décadas siguientes, el trazado mantuvo un uso estable hasta que, en los años veinte del siglo XX, la Compañía General de Asfaltos y Portland "Asland" construyó un ramal industrial de 13 kilómetros para unir su fábrica de Villaluenga de la Sagra con las líneas Madrid-Ciudad Real y Madrid-Cáceres. Este ramal incluía los apeaderos de Villaluenga-Asland y Villaseca de la Sagra, y fue clave en el transporte de mercancías.

En 1941, con la nacionalización de la red ferroviaria de ancho ibérico, la línea pasó a formar parte de RENFE. Sin embargo, a finales de los años ochenta, la progresiva disminución del tráfico de viajeros y mercancías llevó al cierre y desmantelamiento de la mayor parte del trazado entre Parla y Ciudad Real, a excepción del tramo entre Villaseca-Mocejón y Algodor, que se mantuvo operativo.

En la actualidad, la línea conserva un uso exclusivamente industrial. Los únicos trenes que circulan lo hacen con destino a la fábrica de cemento de Villaluenga-Asland, propiedad de Holcim España S.A.U. Además, la estación de Algodor ha cobrado nuevo protagonismo al ser arrendada por Adif a la Autoridad Portuaria de Cartagena. Este punto logístico se ha destinado como cargadero para la manipulación de mercancías, especialmente cereales, reforzando su papel como nodo ferroviario estratégico hacia el sur y el litoral este del país.

Esta evolución refleja la transición de una línea de uso mixto a un trazado enfocado exclusivamente al transporte de mercancías, adaptándose a las nuevas necesidades logísticas del sector industrial.

○ VILLALUENGA-ASLAND (P.K. 3,300)

○ ALGODOR (P.K. 61,100)

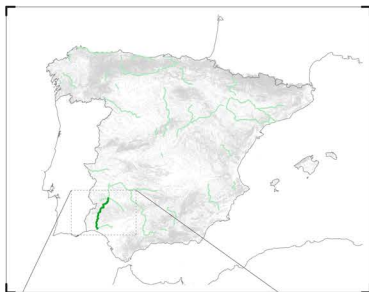
○ Estación demolida

○ Estación descartada de la RLDT

Esta línea atraviesa los paisajes abiertos de la meseta central, definidos por grandes extensiones de cultivo de secano, principalmente trigo y cebada. Este modelo agrario extensivo, adaptado a la escasa fertilidad de los suelos y a la escasez de precipitaciones, ha configurado un territorio de baja densidad poblacional y limitada infraestructura de transporte, donde el ferrocarril cumplió históricamente una función articuladora por las grandes distancias que separan los núcleos de población y las explotaciones agrarias.

Aunque hoy su papel en el sistema ferroviario es marginal, esta línea formó parte de una red secundaria que facilitó durante décadas la salida de productos agrícolas y la conexión entre territorios rurales y los grandes ejes ferroviarios. Su presencia conserva un valor testimonial en la lectura del territorio toledano y del modelo de vertebración rural que articuló buena parte de la geografía agraria del interior peninsular.

# línea 512 ZAFRA - HUELVA MERCANCÍAS



FECHA PROYECTO **1878**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1881**

FECHA INAUGURACIÓN **1889**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
**Sundheim & Doetsch**  
**Compañía del Ferrocarril de**  
**Zafra a Huelva**  
**ADIF**  
**RENFE**

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **120 km/h**

CAPACIDAD **10 trenes/día**

TRENES DIARIOS **5 trenes/día**

SATURACIÓN **50%**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La línea ferroviaria entre Zafra y Huelva, actual línea 520, se originó en una concesión pública de 1870 que se adjudicó en 1878 a la sociedad Sundheim & Doetsch. Aunque inicialmente se planeaba conectar Zafra con el ferrocarril minero de Riotinto, se optó finalmente por un trazado más próximo a la frontera portuguesa. Las obras comenzaron en 1881 y, tras pasar la concesión a la Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva (ZH), se enfrentaron al reto técnico de cruzar Sierra Morena mediante dieciséis puentes y cerca de veinte túneles. El primer tramo se inauguró en 1886 y la línea completa en 1889.

Su construcción supuso una conexión histórica de la comarca del Andévalo con el resto de la provincia de Huelva, favoreciendo la integración de las provincias extremeñas con el puerto de Huelva, clave para la exportación de productos agrícolas y mineros. Además, se crearon numerosos ramales mineros de vía estrecha que enlazaban con la línea principal mediante puntos de carga, destacando los que servían a minas como Aguas Teñidas, San Telmo o Cueva de la Mora.

El tráfico de viajeros superó las expectativas en sus primeras décadas, con la incorporación de más de treinta locomotoras de vapor y, en 1929, la puesta en servicio de un automotor rápido. En 1936 se añadieron nuevas conexiones hacia Ayamonte y Jerez de los Caballeros, con vistas a alcanzar la frontera lusa.

En 1941 la línea se integró en RENFE. Durante los años 50, los viaductos metálicos se reemplazaron por estructuras de hormigón y se renovó la vía. Sin embargo, a partir de los años 60 el auge del transporte por carretera provocó un notable descenso de usuarios y el cierre de la mayoría de los ramales mineros. En 1976, la antigua estación de Huelva-Odiel fue clausurada, y se construyó una variante para conectar con la estación Huelva-Término.

En los años 80, RENFE declaró la línea deficitaria debido a la falta de inversión y al deterioro de su infraestructura. Desde 2005, bajo gestión de Adif, se han llevado a cabo importantes trabajos de modernización: renovación del tramo Zafra-Jabugo, instalación de sistemas de telemando, mejoras de seguridad y rehabilitación de infraestructuras. En 2023 se cerró temporalmente la línea para renovar cinco puentes. Estas inversiones destacan su papel estratégico en el transporte de mercancías y podrían impulsar de nuevo el tráfico de pasajeros.

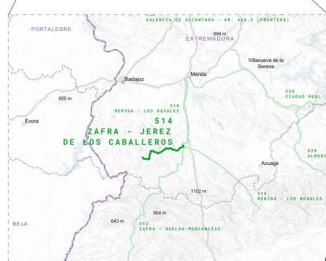
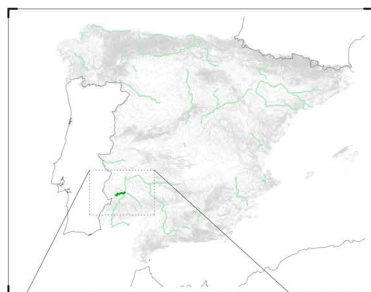
- ZAFRA (P.K. 0,000)
- FREGENAL DE LA SIERRA (P.K. 46,962)
- CUMBRES MAYORES (P.K. 62,985)
- JABUGO-GALAROZA (P.K. 87,377)
- ALMONASTER-CORTEGANA (P.K. 94,119)
- VALDELAMUSA (P.K. 112,199)
- EL TAMUJOSO (P.K. 120,776)
- CALAÑAS (P.K. 129,832)
- LOS MILANOS (P.K. 138,500)
- EL COBUJÓN (P.K. 147,552)
- BELMONTE (P.K. 154,778)
- GIBRALEÓN (P.K. 166,373)
- HUELVA MERCANCÍAS (P.K. 180,388)

○ Estación demolida  
 ○ Estación descartada de la RLDT

La línea ferroviaria 512 constituye un eje clave entre el suroeste interior peninsular y el litoral atlántico. Su trazado atraviesa un territorio de transición entre las campiñas del sur de Badajoz y las comarcas onubenses del Andévalo y la Sierra, históricamente especializadas en minería metálica, silvicultura y ganadería extensiva. Desde finales del siglo XIX, la línea ha sido fundamental para la exportación de minerales como el hierro y el cobre extraídos en explotaciones como Tharsis o La Zarza, consolidando el puerto de Huelva como nodo logístico de referencia.

El recorrido se inserta en un paisaje de monte mediterráneo y dehesa, base tradicional de la economía rural. Aunque la actividad ganadera y forestal ha perdido peso en las últimas décadas, el ferrocarril sigue representando una infraestructura con fuerte anclaje territorial. Hoy, la línea permanece activa para el transporte de mercancías, manteniendo su papel estratégico como vía transversal entre Extremadura y Andalucía occidental, y como testimonio de un modelo económico basado en la explotación y transporte de recursos naturales hacia el sistema portuario andaluz.

# línea 514 ZAFRA - JEREZ DE LOS CABALLEROS



FECHA PROYECTO **1931**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1932**

FECHA INAUGURACIÓN **1936**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
**Compañía del Ferrocarril de Zafra a Portugal**  
 ADIF  
 RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **70 km/h**

CAPACIDAD **-**

TRENES DIARIOS **-**

SATURACIÓN **-**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La línea ferroviaria entre Zafra y Jerez de los Caballeros se concibió como parte de un ambicioso proyecto para conectar España con Portugal a través de Villanueva del Fresno, extendiéndose hasta la ciudad portuguesa de Évora. A comienzos del siglo XX, este corredor internacional generó interés tanto en España como en Portugal, y se incluyó en el Plan de Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de 1908. No obstante, el proyecto sufrió múltiples retrasos, pese al gran interés de las compañías mineras de la zona, que veían en él una vía clave para acceder a una región de gran riqueza mineral aún incomunicada.

La concesión se adjudicó en 1929 y fue transferida en 1931 a la Compañía del Ferrocarril de Zafra a Portugal. De los 108 km previstos, solo se construyó el tramo Zafra-Jerez de los Caballeros, de 47,3 km. Las obras avanzaron con lentitud y el tramo se inauguró en noviembre de 1936, ya iniciada la Guerra Civil, siendo su explotación inicial de carácter eminentemente militar. Aunque se comenzaron los trabajos del siguiente tramo hasta Villanueva del Fresno, nunca se concluyeron.

La línea nunca contó con estación propia en Zafra, utilizando las instalaciones de la estación de MZA. En 1941, con la nacionalización de la red de ancho ibérico, se integró en RENFE y pasó a formar parte de la red estatal. Durante sus primeros años, ofrecía servicios de pasajeros limitados, con dos trenes diarios que se cruzaban en Burguillos del Cerro, aunque el grueso del tráfico correspondía al transporte de mercancías, especialmente por la actividad de la Siderúrgica Balboa en Jerez de los Caballeros.

En 1968, RENFE suspendió el tráfico de viajeros por su baja demanda y desde 1969 la línea opera exclusivamente para el transporte de mercancías, centrado en la conexión con dicha industria siderúrgica. En 2005, la gestión pasó a Adif como parte de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). Aunque no se prevé reactivar el transporte de viajeros, en los últimos años se han llevado a cabo mejoras, como la modernización del sistema de seguridad y la eliminación del bloqueo telefónico en el tramo Zafra-Llano de la Granja, garantizando así una mayor eficiencia y fiabilidad en el transporte de mercancías.

- ZAFRA (P.K. 0,000)
- CEMENTOS BALBOA (P.K. 14,500)
- SIDERÚRGICA BALBOA
- JEREZ DE LOS CABALLEROS (P.K. 46,700)

○ Estación demolida  
 ○ Estación descartada de la RLDT

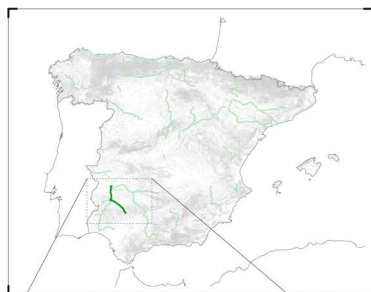
La línea ferroviaria 514 Zafra – Jerez de los Caballeros enlaza dos núcleos históricos del suroeste peninsular, atravesando un paisaje de dehesas y suaves sierras que define buena parte del territorio de la Baja Extremadura. Este corredor ha estado tradicionalmente vinculado a una economía basada en el aprovechamiento extensivo de recursos forestales y agroganaderos: la cría del cerdo ibérico, la producción de corcho y los cultivos de cereal y olivar continúan siendo ejes centrales en la organización comarcal.

Zafra, en el extremo oriental del trazado, ha ejercido históricamente como centro comercial y de intercambio, reforzado en el siglo XIX por su articulación ferroviaria con Huelva, Mérida y Sevilla. Jerez de los Caballeros, aunque con menor centralidad ferroviaria, destaca por su fuerte identidad histórica. La estación, situada en la periferia, responde a una lógica orientada al transporte de mercancías, más que a la integración urbana, y carece de paradas intermedias, centrándose en servicios logísticos vinculados a la actividad agroindustrial.

Aunque con un tráfico de pasajeros muy reducido, la línea ha sido relevante para la salida de productos primarios hacia centros de transformación o distribución. Su futuro sigue ligado a su utilidad económica, especialmente en un territorio donde los cambios demográficos y funcionales han transformado profundamente las dinámicas de movilidad y uso del suelo.

# Línea 516 MÉRIDA - LOS ROSALES

## Tramo Mérida - Cazalla-Constantina



FECHA PROYECTO **1869**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1869**

FECHA INAUGURACIÓN **1889**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Compañía de los ferrocarriles de  
Madrid a Zaragoza y a Alicante  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **155 km/h**

CAPACIDAD **23 trenes/día**

TRENES DIARIOS **12 trenes/día**

SATURACIÓN **52%**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La sección Mérida - Cazalla-Constantina forma parte de la línea ferroviaria 516 Mérida-Los Rosales, integrada parcialmente desde 1991 en la línea C-3 de Cercanías de Sevilla. Su trazado, que supera la Sierra Morena, fue concebido en 1869 cuando se concedió su construcción a Manuel Pastor y Landero. Aunque las obras comenzaron pronto, progresaron lentamente debido a la complicada orografía.

El primer tramo, de Tocina a las minas de carbón de Villanueva del Río, se inauguró en 1870, y el resto hasta El Pedroso en 1874. Desde Mérida, los tramos hacia el sur se habilitaron progresivamente: en 1879 se abrió el de Mérida a Zafra, y en 1880, el de Zafra a Llerena. La construcción del tramo más exigente, entre Llerena y El Pedroso, se completó en 1885 bajo la gestión de la Compañía MZA, que había asumido el proyecto por falta de financiación de la concesionaria original.

La línea pronto se conectó con otros corredores ferroviarios. Desde 1889, Zafra enlazaba con Huelva por una línea de ancho ibérico, y en 1895 se incorporó un enlace con el ferrocarril de vía estrecha de Peñarroya a Fuente del Arco, además de un ramal desde Cazalla hasta las minas de Cerro del Hierro, operado por MZA.

Durante décadas, esta infraestructura fue clave en la "Ruta de la Plata", un eje ferroviario que conectaba Gijón con Sevilla, y soportó un notable tráfico de pasajeros y mercancías. Con la nacionalización de 1941, pasó a manos de RENFE. Sin embargo, a partir de los años 80, su actividad decayó. El tramo Zafra-Llerena incluso se cerró entre 1984 y 1985, hasta que la Junta de Andalucía asumió parte de su financiación para mantener el servicio.

Desde 2005, la línea depende de Adif. En los últimos años, debido al deterioro de la infraestructura, se ha reducido la frecuencia de servicios, lo que ha motivado importantes obras de renovación. Entre las actuaciones más destacadas en 2024 figuran la modernización de la infraestructura, el refuerzo de trincheras y la mejora de estructuras como el puente de la Rivera del Huesna. Además, se han sustituido los sistemas de bloqueo telefónico por sistemas automáticos y se ha implantado el sistema de comunicaciones GSM-R, lo que permitirá una mejora sustancial en fiabilidad, seguridad y regularidad del servicio ferroviario.

- MÉRIDA (P.K. 0,000)
- CALAMONTE (P.K. 6,500)
- ALMENDRALEJO (P.K. 29,600)
- VILAFRANCA DE LOS BARROS (P.K. 43,700)
- LOS SANTOS DE MAIMONA (P.K. 56,800)
- ZAFRA FERIA (P.K. 63,800)
- ZAFRA (P.K. 65,200)
- LLERENA (P.K. 105,600)
- FUENTE DEL ARCO (P.K. 118,300)
- GUADALCANAL (P.K. 130,300)
- CAZALLA-CONSTANTINA (P.K. 155,300)

- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

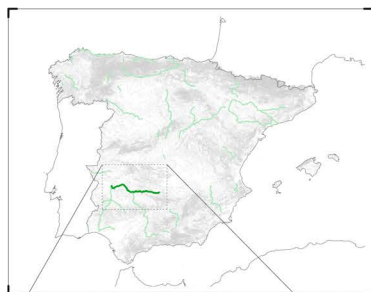
La línea ferroviaria 516 atraviesa un eje estratégico del suroeste peninsular que históricamente ha articulado Extremadura con Andalucía occidental. Su trazado vertebra comarcas de fuerte especialización agraria como Tierra de Barros y la Campiña Sur, donde predominan cultivos intensivos de vid, olivo y cereal, junto con un tejido consolidado de cooperativas agroalimentarias y bodegas orientadas a la exportación.

A lo largo del recorrido se conectan núcleos urbanos con peso demográfico y funcional. Estas localidades han actuado como centros comarcales intermedios, articulando actividades comerciales, administrativas e industriales, sobre todo en el ámbito agroindustrial. El ferrocarril ha sido clave para dinamizar estos vínculos, facilitando tanto la movilidad como el transporte de mercancías hacia los mercados andaluces y nacionales.

La línea forma parte del corredor pacense de la antigua Ruta de la Plata, consolidándose como eje transversal frente al tradicional modelo radial centrado en Madrid. Las estaciones del trazado, aunque carentes de elementos singulares, presentan una homogeneidad estilística propia de los ramales secundarios del siglo XX y se encuentran en general en un estado funcional. La infraestructura mantiene aún relevancia territorial, especialmente en su papel como soporte logístico para productos agroindustriales y como conexión entre núcleos intermedios del suroeste peninsular.

# línea 520 CIUDAD REAL - BADAJOZ

## Tramo Puertollano-Mercancías - Mérida



FECHA PROYECTO **1861**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1861**

FECHA INAUGURACIÓN **1866**

COMPAÑÍAS/ S IMPLICADAS  
Compañía de los Caminos de Hierro de Ciudad Real a Badajoz  
Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **160 km/h**

CAPACIDAD **17 trenes/día**

TRENES DIARIOS **8 trenes/día**

SATURACIÓN **47%**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La línea ferroviaria entre Puertollano y Mérida, integrada en el corredor Ciudad Real-Badajoz, ha sido durante más de siglo y medio una infraestructura clave en el suroeste peninsular. Su origen se remonta a mediados del siglo XIX, cuando se impulsó la necesidad de conectar Madrid con Portugal a través de Ciudad Real y Badajoz. En ese contexto, la Compañía de los Caminos de Hierro de Ciudad Real a Badajoz (CRB) comenzó las obras en 1861, culminando la línea en 1866 tras una construcción por tramos.

El trazado, concebido inicialmente con un enfoque exportador de materias primas, especialmente minerales, pasaría a manos de la compañía MZA a finales del siglo XIX, después de que la CRB atravesara dificultades económicas. Bajo esta nueva administración, Mérida se consolidó como un punto estratégico, ampliando sus conexiones hacia el oeste y el sur gracias a nuevos ramales como el de Aljucén-Cáceres.

Durante el siglo XX, ya bajo RENFE, la línea mantuvo su relevancia. En 1975 se construyó un ramal específico para conectar la refinería de Puertollano, lo que reafirmó el carácter industrial del trazado. A partir de los años 90, la llegada del AVE a Ciudad Real supuso una reconfiguración del acceso ferroviario a la ciudad, desplazando el enlace con la antigua estación.

En 2005, la línea pasó a depender de Adif y en los últimos años se han impulsado diversos proyectos de mejora. Entre ellos destacan la electrificación del tramo Mérida-Manzanares y la renovación de infraestructuras en estaciones clave como Belalcázar, Castuera o Almorchón. Además, su inclusión en el Corredor Atlántico de mercancías, dentro de la Red Transeuropea de Transportes, posiciona esta línea como un eje fundamental para las futuras conexiones entre el centro peninsular y Portugal.

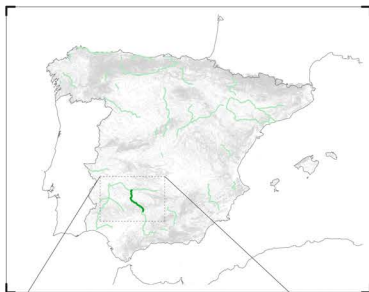
- PUERTOLLANO - MERCANCIAS (P.K. 217,000)
- BRAZARTORTAS - VEREDAS (P.K. 232,600)
- ALMADENEJOS - ALMADÉN (P.K. 272,900)
- GUADALMEZ - LOS PEDROCHES (P.K. 294,300)
- CABEZA DEL BUEY (P.K. 325,300)
- ALMORCHÓN (P.K. 331,700)
- CASTUERA (P.K. 356,000)
- CAMPANARIO (P.K. 374,800)
- VILLANUEVA DE LA SERENA (P.K. 394,100)
- DON BENITO (P.K. 400,200)
- VALDETORRES (P.K. 419,400)
- GUAREÑA (P.K. 424,900)
- MÉRIDA (P.K. 453,000)

○ Estación demolida  
○ Estación descartada de la RLDT

La línea 520 Ciudad Real–Badajoz configura uno de los principales corredores este-oeste del interior peninsular, articulando un eje ferroviario que atraviesa la vertiente septentrional de Sierra Morena y la cuenca media del Guadiana. Su trazado recorre paisajes contrastados, desde las extensas dehesas ganaderas y forestales del este de la comarca de La Serena – especialmente en términos como Castuera o Quintana de la Serena– hasta las vegas cultivadas de regadío del entorno de Villanueva de la Serena y Don Benito, donde se localiza uno de los principales polos agroindustriales de Extremadura.

Más allá de su papel como infraestructura de transporte, la línea ha desempeñado un rol integrador en el sistema urbano extremeño, conectando núcleos intermedios con Mérida, cuya condición de capital autonómica y su legado histórico confieren al ferrocarril un valor simbólico añadido. El acceso ferroviario a la ciudad se produce bordeando el río Guadiana, generando una transición entre el paisaje agrícola y la trama urbana, y reflejando así la continuidad entre territorio productivo y ciudad institucional.

# Línea 528 ALMORCHÓN - MIRABUENO



FECHA PROYECTO **1864**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1861**

FECHA INAUGURACIÓN **1866**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Compañía de los Caminos de Hierro de Ciudad Real a Badajoz  
S.A. del Ferrocarril de Córdoba-Espiel-Belmez  
Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante  
ADIF // RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **70 km/h**

CAPACIDAD **-**

TRENES DIARIOS **-**

SATURACIÓN **-**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

A mediados del siglo XIX, el carbón era el motor de muchas economías locales, y las cuencas mineras de Belmez y Peñarroya empezaban a destacar como enclaves estratégicos en el norte de Córdoba. En ese contexto, en 1864 se puso en marcha la construcción de una línea ferroviaria que unía Almorchón con Belmez, con el objetivo de facilitar el transporte del mineral hacia Puertollano y desde allí a otras zonas del país. Esta conexión la impulsó la misma empresa que gestionaba la línea entre Ciudad Real y Badajoz, buscando aprovechar al máximo sus recursos ferroviarios.

Al mismo tiempo, surgieron proyectos para conectar Córdoba con estas zonas mineras. El primero, iniciado en los años 60 del siglo XIX, se encontró pronto con problemas financieros que obligaron a traspasar la concesión a otras compañías. La inestabilidad económica de la época y las dificultades técnicas del terreno –especialmente en los pasos montañosos de Sierra Morena, donde fue necesario perforar túneles y excavar trincheras– hicieron que el avance fuera lento y complicado. Aun así, en 1870 se inauguró finalmente toda la línea, con una estación provisional en Córdoba, llamada Cercadilla.

El camino, sin embargo, no se estabilizó con la apertura. Las deudas acumuladas llevaron a nuevas ventas, y fue la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces la que terminó haciéndose cargo del tramo Córdoba-Belmez, mientras que la conexión entre Belmez y Almorchón quedó bajo control de otra empresa, que ya había sido absorbida por MZA. Ambas acordaron compartir la estación de Belmez, mientras que Peñarroya-Pueblonuevo se consolidó como un nudo ferroviario relevante gracias a sus conexiones de vía estrecha hacia otras localidades mineras.

En 1941, la red ferroviaria de ancho ibérico fue nacionalizada, lo que permitió introducir mejoras y dar un poco de estabilidad al sistema. Tres décadas más tarde, en 1970, se modificó parte del trazado original para adaptarse a la construcción del embalse de Puente Nuevo, y se creó una nueva estación en Alhondiguilla-Villaviciosa. Pero la situación ya no era la misma: al año siguiente, RENFE suspendió los servicios de viajeros en este trayecto, dejándolo solo para trenes de mercancías o militares.

- ALMORCHÓN (P.K. 0,400)
- LA ALHONDIGUILLA-VILLAVICIOSA (P.K. 40,800)
- PEÑARROYA-PUEBLONUEVO (P.K. 56,800)

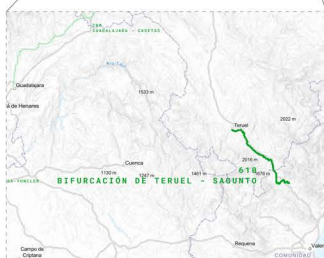
- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

Esta línea recorre una amplia zona del centro peninsular configurada por paisajes de transición entre las campiñas extremeñas y los relieves del Sistema Central. Su trazado, de orientación noroeste-sureste, conecta antiguos núcleos de explotación agraria y ganadera en un corredor ferroviario que fue concebido como infraestructura de vertebración regional y soporte logístico para el transporte de mercancías ligadas al sector primario.

Desde un punto de vista territorial, la línea atraviesa una geografía con alternancia de llanuras cerealistas, vegas fluviales y suaves alineaciones montañosas, especialmente en el entorno del valle del Zújar y las estribaciones orientales de Sierra Morena. El modelo agrario dominante se basa en grandes explotaciones de secano, de baja densidad de poblamiento y fuerte especialización cerealista, interrumpidas por pequeñas localidades con funciones comarcales reducidas. Esta estructura dispersa condicionó históricamente el escaso volumen de tráfico de pasajeros, lo que orientó la funcionalidad de la línea hacia el transporte de mercancías.

# línea 610 BIF. TERUEL - SAGUNTO

## Tramo Teruel - Caudiel



FECHA PROYECTO **1884**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1885**

FECHA INAUGURACIÓN **1901**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Compañía del Ferrocarril Central de Aragón  
Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **140 km/h**

CAPACIDAD **34 trenes/día**

TRENES DIARIOS **9 trenes/día**

SATURACIÓN **26%**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

Durante décadas, conectar Calatayud con Valencia por ferrocarril fue un proyecto tan ambicioso como esquivo. Hubo varios intentos desde 1870, pero no fue hasta 1884 cuando la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón tomó las riendas y consiguió, en apenas ocho años, completar el trazado. Las obras avanzaron según la dificultad del terreno, y en 1901 ya estaba operativo el tramo hasta Sagunto. Un año más tarde, los trenes llegaban hasta Valencia, con la estación Alameda como punto final.

Curiosamente, durante un tiempo convivió con otra línea paralela: la de Ojos Negros, de vía estrecha, gestionada por la compañía minera Sierra Menera, que llevaba mineral desde la cuenca de Ojos Negros hasta el puerto de Sagunto. Hoy, ese trazado se ha transformado en una vía verde muy frecuentada.

La Compañía Central de Aragón también compró la línea Cariñena-Zaragoza y la amplió para conectar su red con la capital aragonesa. Así nació la estación de enlace de Caminreal y la estación de Delicias en Zaragoza, inauguradas en 1933.

Sin embargo, la Guerra Civil causó graves daños en puentes y tramos completos, lo que dificultó el servicio durante años. Ya en 1941, con la nacionalización de los ferrocarriles, comenzaron a llegar las mejoras: se modernizó el material rodante y se introdujeron trenes más rápidos como los TER o los TAF, especialmente en el eje Zaragoza-Teruel.

En 1985, la falta de rentabilidad forzó el cierre del tramo entre Caminreal y Calatayud, así como el antiguo trazado entre Sagunto y Valencia, que duplicaba recorrido con la línea Tarragona-Valencia. Hoy, la línea entre Zaragoza y Sagunto sigue operativa y se ha integrado en el proyecto del Corredor Cantábrico-Mediterráneo, con mejoras en infraestructura y estaciones adaptadas para trenes de mercancías de hasta 750 metros.

- TERUEL (P.K. 132,200)
- PUERTO ESCANDÓN (P.K. 150,600)
- PUEBLA DE VALVERDE (P.K. 159,200)
- SARRIÓN (P.K. 172,700)
- MORA DE RUBIELOS (P.K. 178,900)
- RUBIELOS DE MORA (P.K. 182,900)
- BARRACAS (P.K. 195,000)
- CAUDIEL (P.K. 218,100)

- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

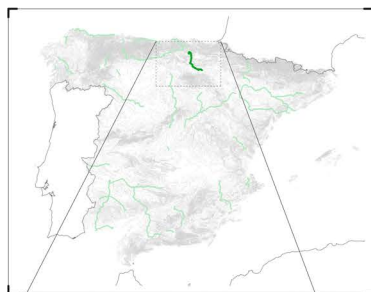
Como un tramo de conexión interior que atraviesa la Sierra de Javalambre, la línea articula un eje de comunicación entre el interior montañoso de la provincia de Castellón y el alto valle del Turia, en la provincia de Teruel. Su trazado se desarrolla en un territorio de relieve accidentado, con acusados desniveles y altitudes que superan los 1.000 metros en varios puntos, lo que condicionó tanto la elección del itinerario como las soluciones de ingeniería adoptadas durante su construcción, entre las que destacan túneles, viaductos y muros de contención para resolver los tramos más escarpados.

Desde el punto de vista territorial, la línea atraviesa áreas de baja densidad demográfica, con una economía históricamente vinculada al aprovechamiento forestal, la ganadería extensiva y una agricultura de subsistencia adaptada a las condiciones del clima continental de montaña. Pueblos como Barracas, Sarrión o Mora de Rubielos, dispersos a lo largo del recorrido, han funcionado tradicionalmente como centros de intercambio comarcal, con estructuras sociales basadas en el minifundio y en la articulación comunitaria del espacio rural.

Teruel, como nodo final del trazado, representa el extremo septentrional de una red ferroviaria históricamente débil en términos de conectividad y frecuencia de servicios. Aun así, esta línea ha tenido un valor simbólico y funcional clave en la lucha contra el aislamiento territorial de la provincia, una de las menos pobladas de España. La permanencia del ferrocarril, incluso en condiciones de uso muy limitado, refleja una reivindicación histórica por parte de la población local en defensa de la cohesión territorial y el derecho a la movilidad.

# línea 700 BILBAO - CASETAS

## Tramo Orduña - Logroño



FECHA PROYECTO **1856**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1858**

FECHA INAUGURACIÓN **1863**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Compañía del Ferrocarril de  
Tudela a Bilbao  
Compañía de los Caminos de  
Hierro del Norte de España  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **135 km/h**

CAPACIDAD **151 trenes/día**

TRENES DIARIOS **45 trenes/día**

SATURACIÓN **30%**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La sección Orduña-Logroño forma parte central de la línea ferroviaria 700, que conecta la estación bilbaína de Abando Indalecio Prieto con Casetas. El tramo Bilbao-Orduña está integrado en la red de Cercanías de Bilbao, mientras que el resto conserva su carácter convencional. Esta línea se desarrolló en el marco de la construcción del corredor Tudela-Bilbao, inaugurado en 1863, como respuesta a la demanda de una conexión ferroviaria que enlazara el interior peninsular con el puerto de Bilbao.

A mediados del siglo XIX, la Diputación de Logroño propuso a la de Vizcaya la construcción de un ferrocarril que uniera Haro y Logroño con Bilbao, pasando por Tudela, para facilitar una salida al mar y conectar con la línea Zaragoza-Alsasua. Aunque inicialmente se valoraron otras opciones como Vitoria o Miranda de Ebro, esta última fue elegida como punto de enlace con la línea Madrid-Hendaya. Para financiar la obra se creó la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, con apoyo del Banco de Bilbao y de la industria vizcaína.

Las obras concluyeron en 1863, estableciendo como nodo clave el pueblo ferroviario de Castejón de Ebro. Sin embargo, las dificultades económicas llevaron a la compañía a la suspensión de pagos solo tres años después. La guerra carlista (1873-1875) agravó la situación, provocando el cierre temporal de la línea y deterioro de infraestructuras. En 1878, fue absorbida por la Compañía de los Caminos del Norte de España, y en 1941 pasó a formar parte de RENFE tras la nacionalización de la red.

Desde 2005, la línea pertenece a Adif. Entre sus mejoras destaca la electrificación del tramo Miranda-Bilbao (1956) y Miranda-Zaragoza (1976), el By-Pass de Miranda (1987) y la elevación de tensión (1984). En 2024, Adif está adaptando la estación de Orduña para trenes interoperables de hasta 750 metros, con el objetivo de reforzar el transporte de mercancías.

La línea tiene también un notable interés turístico gracias a los paisajes que atraviesa y su historia ferroviaria. No obstante, existe una gran disparidad entre estaciones: algunas están operativas y bien conservadas, mientras que otras permanecen abandonadas. Esta situación ha influido en la distribución demográfica, favoreciendo los núcleos con acceso ferroviario y provocando la despoblación en aquellos sin estación activa.

- LOGROÑO (P.K. 77,000)
- HARO (P.K. 127,800)
- MIRANDA DE EBRO (P.K. 145,200)
- ORDUÑA (P.K. 208,900)

- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

La línea ferroviaria 700, que conecta la estación de Bilbao-Abando Indalecio Prieto con el nodo ferroviario de Casetas (Zaragoza), constituye una infraestructura clave en la vertebración transversal del norte peninsular. Su trazado atraviesa comunidades autónomas con fuerte trayectoria industrial como el País Vasco, La Rioja y Aragón, consolidando un corredor interregional esencial para el transporte de mercancías, especialmente productos industriales y agroalimentarios.

Desde el punto de vista territorial, recorre ciudades con importante peso histórico y funcional, como Orduña, Miranda de Ebro, Haro, Logroño y Calahorra. Estos núcleos combinan patrimonio cultural, funciones administrativas y actividad económica diversificada. El corredor se alinea en buena parte con el eje del valle del Ebro, una de las principales zonas de agricultura intensiva de la península. Destacan la vitivinicultura y la transformación agroalimentaria en regiones como La Rioja y el sur de Álava, con modelos productivos tecnificados y orientados a la exportación.

El trazado ferroviario se adapta a la topografía del valle, discurriendo próximo al río Ebro y atravesando espacios de valor ecológico. Esta ubicación ha favorecido el acceso logístico a recursos naturales, explotaciones agrícolas y polos industriales.

# línea 740 FERROL - PRAVIA

## Tramo Ortigueira - Cudillero



FECHA PROYECTO **1906**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1921**

FECHA INAUGURACIÓN **1972**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Estado Español  
FEVE  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **80 km/h**

CAPACIDAD **4 trenes/día**

TRENES DIARIOS **-**

SATURACIÓN **-**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La sección ferroviaria entre Cudillero y Ortigueira pertenece a la línea de ancho métrico 740, que conecta Ferrol con Gijón. Actualmente, los extremos de esta línea están integrados en redes de cercanías: el tramo Gijón-Cudillero forma parte de la línea C-4 de Cercanías de Asturias, y el tramo Ferrol-Ortigueira de la línea C-1 de Cercanías Ferrol-Ortigueira.

El origen del proyecto se remonta a 1886, cuando el Congreso de los Diputados aprobó la propuesta de una línea ferroviaria para conectar los cuarteles de artillería de Ferrol con las fábricas de explosivos en Asturias. La difícil orografía de la costa cantábrica y los desacuerdos sobre el trazado, especialmente en la zona occidental de Asturias, retrasaron considerablemente su desarrollo. Aunque incluida en el Plan de Ferrocarriles Secundarios de 1888 y en la Ley de Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de 1906, las obras no comenzaron hasta 1921.

El primer tramo se inauguró en 1953 entre Avilés y Pravia, gracias a un acuerdo con la compañía del Ferrocarril de Carreño. En Galicia, la construcción progresó hasta completarse en 1968 el tramo Vivero-Vegadeo. En Asturias, el trayecto Pravia-Luarca se abrió en 1962 y, finalmente, en 1972 se completó la línea con la puesta en servicio del tramo Luarca-Vegadeo. En total, pasaron 86 años desde la aprobación del proyecto hasta su finalización, lo que hizo que sus justificaciones estratégicas y logísticas originales quedaran desfasadas.

La construcción de esta línea supuso un enorme esfuerzo técnico debido al terreno montañoso. En sus 320 kilómetros se construyeron 110 túneles y 27 viaductos, además de 47 estaciones, muchas de ellas en áreas de difícil acceso.

Hasta 2012, la línea fue gestionada por FEVE. Ese año, con la integración de los ferrocarriles de vía estrecha en la red ferroviaria estatal, la infraestructura pasó a Adif y la operación de los servicios a Renfe Operadora.

En 2024, el servicio entre Cudillero y Ortigueira consiste en dos trenes regionales diarios por sentido, operados con tracción diésel. El tiempo medio de viaje ronda las cuatro horas y media, lo que refleja el carácter secundario y aún limitado del servicio en este tramo costero de gran complejidad técnica.

- ORTIGUEIRA (P.K. 052,500)
- VIVERO (P.K. 085,900)
- JOVE (P.K. 099,000)
- BURELA (P.K. 112,700)
- RIBADEO (P.K. 146,300)
- NAVIA (P.K. 189,600)
- LUARCA (P.K. 211,400)
- SOTO DE LUIÑA (P.K. 242,400)
- CUDILLERO (P.K. 255,900)

○ Estación demolida  
○ Estación descartada de la RLDT

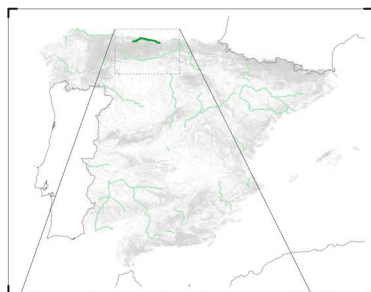
A modo de corredor, esta línea ha sido clave para la articulación del occidente asturiano y la costa norte gallega, recorriendo territorios tradicionalmente alejados de los grandes focos urbanos y caracterizados por una fuerte dependencia del sector primario. A lo largo de su trazado, el ferrocarril enlaza comarcas con baja densidad de población y una economía basada en la ganadería extensiva, pequeñas explotaciones agrícolas y la actividad forestal, combinada con la presencia de núcleos costeros donde la pesca y los antiguos puertos fluviales han sido históricamente fundamentales para la subsistencia local.

La orografía, profundamente accidentada, ha condicionado cada tramo de la infraestructura. La línea se adapta a un relieve exigente, atravesando rías y cursos fluviales mediante viaductos de hormigón que, más allá de su funcionalidad, marcan el paisaje como hitos visibles de un esfuerzo técnico considerable. Esta adaptación constante al terreno no solo define el recorrido, sino que ha condicionado también la localización periférica de muchas estaciones, a menudo alejadas del centro urbano por cuestiones de viabilidad topográfica y economía de medios.

Desde una perspectiva cultural y territorial, el ferrocarril sigue conectando un mosaico de localidades con identidades bien definidas, muchas de ellas ligadas al mundo marineró y a formas de vida tradicionales del noroeste peninsular. Aunque muchas estaciones están hoy cerradas y el servicio es limitado, el trazado conserva una función simbólica y práctica en un territorio donde las opciones de movilidad continúan siendo reducidas y desigualmente distribuidas. En este sentido, más que una infraestructura obsoleta, la línea se percibe como un vestigio activo de un modelo territorial que aún resiste, en parte, al avance de la desintegración rural.

# Línea 770 SANTANDER - OVIEDO

## Tramo Cabezón de la Sal - Infiesto



FECHA PROYECTO **1887**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1905**

FECHA INAUGURACIÓN **1914**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias  
Compañía del Ferrocarril del Cantábrico  
FEVE  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **80 km/h**

CAPACIDAD **4 trenes/día**

TRENES DIARIOS **-**

SATURACIÓN **-**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La sección entre Cabezón de la Sal e Infiesto forma parte central de la línea ferroviaria 770 Santander-Oviedo. Sus extremos se integran actualmente en las redes de cercanías de Santander y Asturias: el tramo Santander-Cabezón en la línea C-1 y el tramo Infiesto-Oviedo en la línea C-4. Esta línea atraviesa la cornisa cantábrica y conecta importantes núcleos de población del norte de España.

El origen del proyecto se remonta a mediados del siglo XIX, impulsado por la necesidad de mejorar el transporte de mercancías entre Gijón y Santander, que en ese momento se realizaba mayoritariamente por mar y a través de embarcaderos fluviales de baja capacidad. En respuesta, se crearon dos compañías ferroviarias independientes: los Ferrocarriles Económicos de Asturias (1887) y el Ferrocarril del Cantábrico (1890). Ambas avanzaron en la construcción de sus respectivos tramos hasta que en 1905 convergieron en Llanes, culminando la conexión entre Santander y Oviedo. En 1907 se añadió un ramal a Torrelavega, aunque las dos empresas mantuvieron su autonomía hasta su integración en FEVE en 1972.

Un hito importante fue la creación, en 1912, de un servicio directo entre Oviedo y la frontera francesa que comenzó a funcionar en 1914, con un recorrido de 473 km. Sin embargo, la Guerra Civil causó graves daños a las infraestructuras, y los problemas económicos persistieron durante décadas. Aunque se planteó el desdoblamiento de vía entre Torrelavega y Santander en los años 50, nunca se materializó por falta de recursos.

En 2013, todas las infraestructuras de vía estrecha de FEVE fueron transferidas a Adif, y Renfe Operadora asumió la explotación de los servicios. Desde entonces, la línea forma parte de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

En 2024, Adif continúa con los trabajos de mejora entre Cabezón de la Sal e Infiesto, destacando la instalación del sistema de Bloqueo Automático en vía Única (BAU) y la modernización de la protección de pasos a nivel. Actualmente, operan cuatro trenes regionales diarios entre Oviedo y Santander, con paradas en esta sección. Además, circula una vez por semana el Transcantábrico, tren turístico de lujo que añade valor patrimonial y turístico a esta línea de gran historia e importancia para la vertebración del norte peninsular.

- CABEZÓN DE LA SAL (P.K. 485,100)
- TRECEÑO (P.K. 475,500)
- ROIZ (P.K. 471,900)
- EL BARCENAL (P.K. 468,000)
- SAN VICENTE DE LA B. (P.K. 464,000)
- PESÚES (P.K. 457,600)
- UNQUERA (P.K. 454,500)
- COLOMBRES (P.K. 450,700)
- PENDUELES (P.K. 444,100)
- VIDIAGO (P.K. 440,200)
- SAN ROQUE DEL ACEBAL (P.K. 435,400)
- LLANES (P.K. 430,100)
- POO (P.K. 428,100)
- CELORIO (P.K. 425,500)
- BALMORI (P.K. 423,400)
- POSADA (P.K. 420,900)
- VILLAHORMES (P.K. 415,200)
- NUEVA (P.K. 412,400)
- BELMONTE (P.K. 407,500)
- CAMANGO (P.K. 403,800)
- RIBADESELLA (P.K. 400,300)
- LLOVIO (P.K. 397,500)
- CUEVAS (P.K. 395,200)
- TORAÑO (P.K. 390,200)
- FUENTES (P.K. 387,600)
- ARRIONDAS (P.K. 382,900)
- POLICLÍNICO DE ARRIONDAS (P.K. 381,900)
- OZANES (P.K. 380,500)
- SOTO DE DUEÑAS (P.K. 375,900)
- SEBARES (P.K. 372,400)
- VILLAMAYOR (P.K. 368,300)
- INFIESTO-APEADERO (P.K. 362,900)

○ Estación demolida

○ Estación descartada de la RLDT

La línea ferroviaria 770, que enlaza Oviedo con Valdecilla La Marga, constituye un eje clave para la articulación del litoral cantábrico central, vertebrando los territorios de Asturias y Cantabria a través de una franja costera con fuerte carácter identitario. A lo largo de su trazado, el ferrocarril conecta un conjunto de pequeñas y medianas localidades cuya historia económica se ha basado en la ganadería, la pesca artesanal y, en menor medida, en la industria agroalimentaria. El medio físico, marcado por un relieve abrupto y una densa red fluvial, ha condicionado tanto la distribución del poblamiento como el diseño de las infraestructuras, obligando a soluciones adaptadas a un paisaje fragmentado.

La dimensión cultural del recorrido es especialmente visible en municipios como Colombres o Ribadesella, donde perduran ejemplos arquitectónicos ligados al fenómeno indiano. Estas viviendas, construidas por emigrantes retornados de América Latina entre los siglos XIX y XX, forman parte del imaginario colectivo y del patrimonio edificado del oriente asturiano y occidental cántabro. La línea contribuye también a conectar distintos valles costeros y fluviales, actuando como corredor funcional que ha facilitado la movilidad comarcal y el acceso a servicios estratégicos, desde centros educativos hasta infraestructuras sanitarias como el hospital de Arriondas o el complejo de Valdecilla.

# Línea 780 SANTANDER - BILBAO

## Tramo Aranguren - Orejo



FECHA PROYECTO **1886**

FECHA CONSTRUCCIÓN -

FECHA INAUGURACIÓN **1896**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Compañía de los Ferrocarriles  
de Santander a Bilbao  
Explotación de Ferrocarriles  
del Estado  
FEVE  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **80 km/h**

CAPACIDAD **6 trenes/día**

TRENES DIARIOS -

SATURACIÓN -

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La sección Aranguren-Orejo constituye el tramo central de la línea ferroviaria 780 que une Bilbao-La Concordia con Santander. Actualmente, los extremos de esta línea se integran en la red de cercanías: el tramo Bilbao-Aranguren pertenece al núcleo de Cercanías de Bilbao, y el tramo Orejo-Santander al de Santander.

El proyecto de una conexión ferroviaria entre ambas capitales surgió en el último tercio del siglo XIX, impulsado por el crecimiento industrial en Bizkaia y, en menor medida, en Cantabria. Inicialmente, la línea no figuraba en los planes estatales de ferrocarriles, debido a la escasa actividad económica de la zona y la existencia de transporte marítimo. Sin embargo, el auge minero en Bizkaia tras la Tercera Guerra Carlista reactivó el interés por una conexión férrea.

Se desarrollaron varios trazados de ancho ibérico entre Sestao y Muskiz, así como entre Santander y Solares. Sin embargo, las dificultades técnicas y políticas impidieron la creación de una línea costera continua entre Bilbao y Santander. Ante esta situación, se optó por un recorrido interior, aprovechando líneas ya existentes y fundando en 1894 la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, que unificó varios trayectos en vía estrecha. Finalmente, en 1896 se inauguró el servicio directo entre ambas ciudades, con un tiempo de viaje de 4 horas y 10 minutos.

Durante el siglo XX, la línea monopolizó el transporte ferroviario entre Cantabria y Bizkaia. No obstante, la decisión de usar vía métrica dificultó su integración con otras líneas de la red nacional, especialmente hacia el Mediterráneo. La creciente competencia del transporte por carretera deterioró progresivamente la rentabilidad del servicio. En 1962, la gestión pasó al Estado a través de la EFE, y posteriormente a FEVE. Desde 2013, Renfe y Adif gestionan la operación y la infraestructura, respectivamente.

En los últimos años, la línea ha sufrido una notable pérdida de tráfico de pasajeros y mercancías, debido a la baja densidad de población y a un servicio poco competitivo frente al transporte por carretera. Entre Aranguren y Orejo se mantienen en 2024 cuatro servicios regionales diarios por sentido, además de trenes de mercancías. Recientemente se han llevado a cabo obras de electrificación entre Bilbao y Karrantza y mejoras de taludes, aunque el futuro de esta infraestructura depende de nuevas inversiones y una mejora sustancial en su competitividad y aprovechamiento logístico.

- ARANGUREN (P.K. 23,529)
- MIMÉTIZ (P.K. 25,500)
- TRASLAVIÑA (P.K. 32,385)
- ARCENTALES (P.K. 34,046)
- VILLAVERDE TRUCIOS (P.K. 38,299)
- CARRANZA (P.K. 49,476)
- GIBAJA (P.K. 58,508)
- UDALLA (P.K. 62,985)
- MARRÓN (P.K. 67,903)
- LIMPIAS (P.K. 71,000)
- TRETO (P.K. 75,847)
- CICERO (P.K. 80,000)
- GAMA (P.K. 83,000)
- BERANGA (P.K. 86,935)
- HOZ DE ANERO (P.K. 94,980)
- VILLAVERDE DE PONTONES (P.K. 98,091)
- PUENTE AGÜERO (P.K. 99,400)
- OREJO (P.K. 101,400)

○ Estación demolida  
○ Estación descartada de la RLDT

La línea ferroviaria 780, que conecta Bilbao con Santander, constituye un corredor transversal esencial en la articulación del litoral cantábrico oriental, uniendo Bizkaia y Cantabria a través de un trazado que alterna zonas montañosas y valles de origen fluvial. Aunque su papel es secundario respecto a los grandes ejes de largo recorrido, sigue siendo una infraestructura relevante dentro de los sistemas de cercanías y transporte regional, especialmente en los entornos metropolitanos de Bilbao y Santander.

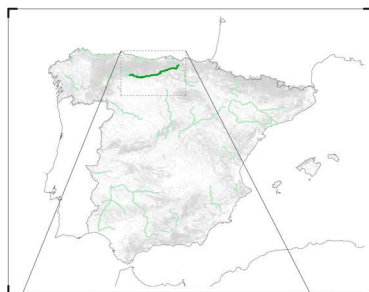
En su primer tramo, la línea desciende desde la comarca de Las Encartaciones hacia la ría de Treto, atravesando un relieve accidentado, marcado por la presencia de montañas medias y valles estrechos, característico del paisaje del País Vasco occidental. Esta franja, tradicionalmente asociada a la minería del hierro, la ganadería y la actividad forestal, ha ido perdiendo peso económico desde finales del siglo XX, un proceso que se ha traducido en una reducción progresiva de la población en torno a muchas estaciones intermedias. No obstante, núcleos como Karrantza han conservado cierta vitalidad, en parte gracias al acceso ferroviario.

Más al oeste, el tramo entre Treto y Orejo continúa atravesando pequeños asentamientos rurales del interior cántabro, con menor integración en el eje costero. Aunque el trazado ofrece en algunos puntos vistas hacia la cordillera Cantábrica, su uso ha estado históricamente más vinculado al transporte de cercanías y, en menor medida, a la circulación de mercancías derivadas de actividades agroforestales. Las estaciones que jalonan este recorrido reflejan criterios de localización propios de las primeras décadas del desarrollo ferroviario, cuando la lógica territorial primaba la conexión entre ámbitos rurales y urbanos antes que la eficiencia metropolitana.

# Línea 790

## ARANGUREN - ASUNCIÓN UNIVERSIDAD

### Tramo La Calzada - Matallana



FECHA PROYECTO **1888**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1890**

FECHA INAUGURACIÓN **1904**

COMPAÑÍAS IMPLICADAS  
Sociedad del Ferrocarril Hullero de la Robla a Valmaseda  
Compañía de los Ferrocarriles de la Robla  
FEVE  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **80 km/h**

CAPACIDAD **2 trenes/día**

TRENES DIARIOS **-**

SATURACIÓN **-**

#### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La sección entre La Calzada y Guardo Apeadero representa el tramo central de la línea ferroviaria 790: Aranguren - La Asunción-Universidad. Sus extremos forman parte de las redes de cercanías de Bilbao y León, y el conjunto es conocido como el histórico "Ferrocarril de la Robla", la línea de vía estrecha más larga de Europa Occidental, con 335 kilómetros entre Bilbao (Vizcaya) y La Robla (León).

Este ferrocarril surgió a finales del siglo XIX ante la necesidad de transportar carbón desde las cuencas mineras de León y Palencia hacia la industria siderúrgica del País Vasco, especialmente los Altos Hornos de Vizcaya. La dependencia del carbón británico y asturiano, con altos costes logísticos, motivó la búsqueda de una alternativa nacional más económica. Se optó por una línea de vía estrecha para abaratar costes, financiada íntegramente con capital español, lo que supuso un hito en la historia ferroviaria del país.

La construcción comenzó en 1890 y avanzó con rapidez: en 1892 se inauguró el tramo más complejo, entre Valmaseda y Espinosa de los Monteros, y en 1894 se completó la conexión con La Robla. Inicialmente, se preveía utilizar el Ferrocarril del Cadagua para acceder a Bilbao, pero conflictos entre compañías llevaron a extender el trazado hasta Aranguren y, más tarde, a construir un ramal independiente hasta Iráuregui. En 1923 se añadió un ramal auxiliar León-Matallana, consolidando el servicio directo entre Bilbao y León.

Aunque la demanda fue baja en sus primeros años, a partir de 1910 se incrementó notablemente, dinamizando las comarcas mineras de León y Palencia. El ferrocarril también facilitó conexiones con líneas de ancho ibérico como Venta de Baños-Gijón y Palencia-Santander. Durante la Guerra Civil, las infraestructuras sufrieron graves daños, aunque el ferrocarril alcanzó en 1958 su récord de transporte de carbón.

La decadencia comenzó poco después. En 1972, la compañía quebró y la gestión pasó a FEVE. El servicio de viajeros se suspendió en 1991 y se reanudó parcialmente en 2003 gracias a convenios públicos. Desde 2013, Adif gestiona la infraestructura y Renfe opera el servicio.

Actualmente, la línea mantiene un servicio turístico, el Expreso de La Robla, y en 2024 se ejecutan obras de modernización en estaciones e infraestructuras del tramo de cercanías de León, con el objetivo de revitalizar su uso y preservar su valor histórico.

- MATALLANA DE TORÍO (P.K. 10,805)
- AVIADOS (P.K. 18,200)
- LA VECILLA (P.K. 20,900)
- BOÑAR (P.K. 30,642)
- LA ERCINA (P.K. 43,500)
- YUGUEROS (P.K. 46,200)
- CISTIerna (P.K. 54,200)
- PRADO DE LA GUZPEÑA (P.K. 69,600)
- PUENTE ALMUHEY (P.K. 74,800)
- GUARDO - APEADERO (P.K. 98,600)
- SANTIBÁÑEZ DE LA PEÑA (P.K. 107,298)
- VILLAVERDE - TARILONTE (P.K. 113,122)
- CASTREJÓN DE LA PEÑA (P.K. 120,263)
- VADO - CERVERA (P.K. 130,935)
- SALINAS DE PISUERGA (P.K. 141,830)
- CILLAMAYOR (P.K. 151,161)
- MATAPORQUERA (P.K. 164,400)
- LOS CARABEOS (P.K. 173,729)
- MONTES CLAROS (P.K. 181,025)
- LAS ROZAS DE VALDEARROYO (P.K. 188,014)
- LLANO (P.K. 193,000)
- ARIJA (P.K. 196,362)
- CABAÑAS DE VIRTUS (P.K. 203,624)
- SONCILLO (P.K. 205,465)
- ROBREDO AHEDO (P.K. 211,030)
- DOSANTE CIUDAD (P.K. 216,550)
- PEDROSA (P.K. 218,754)
- SOTOSCUEVA (P.K. 225,400)
- REDONDO (P.K. 231,276)
- ESPINOSA DE LOS MONTEROS (P.K. 238,448)
- BERCEDO - MONTIJA (P.K. 245,233)
- CADAGUA (P.K. 258,104)
- UNGO - NAVA (P.K. 273,815)
- ARLA BERRÓN (P.K. 278,984)
- LA CALZADA (P.K. 283,000)

○ Estación demolida

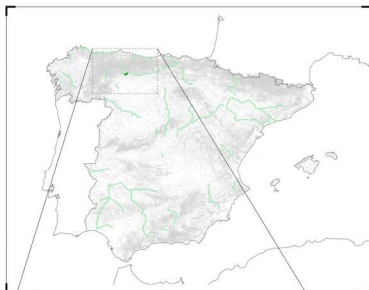
○ Estación descartada de la RLDT

Esta línea recorre un amplio territorio del norte peninsular, actuando como eje transversal entre Castilla y León, Cantabria y el País Vasco. Su trazado atraviesa comarcas de baja densidad de población, muchas de ellas con una economía tradicionalmente ligada a la minería del carbón, la ganadería extensiva y la explotación forestal. A lo largo de su recorrido, la línea cruza diversos valles del norte de Palencia, el sur de Cantabria y el norte de Burgos, donde predomina un modelo de poblamiento disperso y una red de pequeños núcleos rurales.

En el tramo entre Guardo y Mataporquera, el paisaje ferroviario da cuenta del retroceso progresivo de la actividad minera que definió la cuenca del Alto Carrión. Guardo, en particular, fue durante décadas uno de los principales focos extractivos de carbón en Castilla y León. El cierre de las minas y los procesos de reconversión industrial han transformado profundamente la economía local, reduciendo el protagonismo de infraestructuras como el ferrocarril, que nació precisamente para atender las necesidades del sector minero.

A partir de Mataporquera, el trazado se adentra en una geografía más accidentada, en la que se suceden embalses, ríos y relieves montañosos. Zonas como el entorno del embalse del Porma, los márgenes del río Híjar o las Merindades presentan una mayor articulación territorial, con núcleos como Espinosa de los Monteros o el valle de Mena, que han diversificado su actividad económica hacia la industria agroalimentaria, los servicios y la pequeña empresa.

# línea 792 MATALLANA - LA ROLA



FECHA PROYECTO **1890**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1890**

FECHA INAUGURACIÓN **1892**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
FEVE  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **50 km/h**

CAPACIDAD **-**

TRENES DIARIOS **-**

SATURACIÓN **-**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La Línea 792 Matallana-La Robla es históricamente un ramal secundario del Ferrocarril de la Robla, actualmente designado como Línea 790 Asunción Universidad-Aranguren. Este emblemático ferrocarril de vía estrecha fue construido a finales del siglo XIX con el objetivo de transportar carbón desde las cuencas mineras de León y Palencia hasta la industria siderúrgica del País Vasco, en un contexto de necesidad de alternativas más económicas al carbón importado por mar desde Inglaterra. Su puesta en servicio se produjo en 1894.

En sus inicios, la línea finalizaba en La Robla, lo que obligaba a los viajeros a realizar un trasbordo a la línea León-Gijón para continuar hasta León. Esta situación cambió en mayo de 1923 con la construcción de un tramo adicional desde Matallana de Torio hasta León, donde se levantó una nueva estación denominada León-Matallana, con el fin de distinguirla de la estación de ancho ibérico. Desde ese momento, León se convirtió en la nueva cabecera del servicio, relegando el tramo entre Matallana y La Robla a un papel secundario, principalmente operativo y logístico.

La línea mantuvo su importancia durante décadas, aunque sufrió un progresivo declive. En 1991 se suspendió el servicio de viajeros en todo el ferrocarril, incluido el ramal, y aunque en 2003 se restableció el tráfico de pasajeros entre León y Bilbao, el tramo Matallana-La Robla no fue reactivado para este fin y quedó destinado únicamente al transporte de mercancías. Finalmente, en 2004 este tramo dejó de prestar cualquier tipo de servicio, quedando inactivo.

Hoy en día, la Línea 792 representa un vestigio de la rica historia ferroviaria vinculada al desarrollo industrial del noroeste peninsular. Aunque sin actividad desde hace dos décadas, sigue formando parte de la Red Ferroviaria de Interés General, a la espera de decisiones futuras sobre su posible recuperación, reconversión o desmantelamiento.

- MATALLANA DE TORIO (P.K. 10,687)
- LA ROBLA (P.K. 0,000)

- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

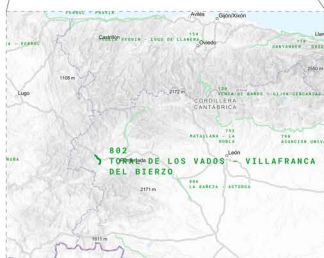
El conocido como Tren de la Robla, constituye un breve ramal que, sin embargo, conecta dos piezas clave del entramado ferroviario del noroeste peninsular: el histórico ferrocarril de La Robla, de ancho métrico, y la línea de ancho ibérico León–Oviedo. Su trazado discurre por un valle boscoso del norte de la provincia de León, en un entorno rural marcado por la baja densidad de población y un modelo de poblamiento disperso. Esta zona ha estado tradicionalmente ligada a la minería del carbón y a una agricultura de subsistencia de montaña, actividades que durante buena parte del siglo XX estructuraron el territorio y definieron los modos de vida locales.

Las estaciones de Matallana y La Robla ocupan un lugar destacado en la memoria ferroviaria de la región. Especialmente La Robla, que fue durante décadas uno de los principales nudos logísticos para el transporte de carbón extraído en las cuencas leonesas, camino de los puertos del Cantábrico. Esta función de enlace entre las explotaciones interiores y la red nacional de mercancías convirtió a la localidad leonesa en un punto estratégico dentro del sistema ferroviario minero. Aunque los edificios asociados a la línea no sobresalen por su valor arquitectónico, sí lo hacen por su papel dentro de un modelo de infraestructura profundamente funcional y adaptado a las exigencias de la industria extractiva.

Pese a su reducida extensión y al escaso uso actual, el ramal conserva su importancia como vestigio de una época en la que los corredores secundarios servían para conectar economías locales con flujos regionales e internacionales. Hoy, más allá de su funcionalidad inmediata, este tramo permite comprender cómo se tejó la red ferroviaria en territorios de montaña, y qué papel desempeñó en la integración territorial de zonas que, aunque hoy periféricas, fueron en su momento clave en los circuitos productivos del norte peninsular.

# línea 802

## TORAL DE LOS VADOS - VILLAFRANCA DEL BIERZO



FECHA PROYECTO **1882**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1882**

FECHA INAUGURACIÓN **1883**

COMPAÑÍAS IMPLICADAS  
Compañía Ferroviaria de Asturias, Galicia y León  
Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **-**

CAPACIDAD **-**

TRENES DIARIOS **-**

SATURACIÓN **-**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La Línea 802 se originó como un ramal que conecta Toral de los Vados, en la línea principal Palencia-La Coruña, con Villafranca del Bierzo, en León. Fue construida por la Compañía Ferroviaria de Asturias, Galicia y León, que obtuvo la concesión en 1882 y la inauguró en 1883. En 1885, pasó a manos de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, que absorbió a la empresa constructora original.

El desarrollo industrial en la zona impulsó notablemente el tráfico ferroviario, especialmente con la instalación de fábricas cementeras: Cementos Villafranca S.A. en Parandones en 1920 y Cementos Cosmos en Toral de los Vados en 1924. Estos centros generaron un importante volumen de transporte de cemento, tanto en sacos como a granel, posicionando la línea como un eje logístico relevante para el sector.

En 1941, la línea pasó a formar parte de RENFE con la nacionalización del ferrocarril de ancho ibérico, y en 1962 fue electrificada a 3 kV en corriente continua. Uno de los momentos de mayor esplendor llegó en 1977 con el inicio de la actividad minera de Exminesa en los Ancares (Lugo). Los minerales extraídos eran transportados por camión hasta Villafranca del Bierzo y desde allí en tren hacia la factoría de zinc en San Juan de Nieva, Asturias. Durante esta etapa, la línea llegó a ser conocida como el "Tren del Oro" por su rentabilidad.

Sin embargo, en 1984 cesó el servicio de viajeros como parte del plan nacional de cierre de líneas deficitarias, y el tráfico de mercancías comenzó a reducirse. La clausura de la actividad minera en 1992 marcó el inicio de una etapa de declive que convirtió el transporte ferroviario a Villafranca en algo residual.

En 2005, con la creación de Adif, la línea quedó bajo su gestión. En 2017 se renovaron los dos kilómetros que dan servicio a la planta de Cementos Cosmos, pero el resto del trazado entre el cargadero y Villafranca del Bierzo permanece abandonado, cubierto por la vegetación. Aunque en 2008 se intentó reactivar el recorrido como tren turístico bajo el nombre "El tren del Bierzo", el proyecto no llegó a materializarse, y la línea continúa sin servicio regular ni planes inmediatos de recuperación.

- TORAL DE LOS VADOS (P.K. 0,000)
- COSMOS (P.K. 2,100)

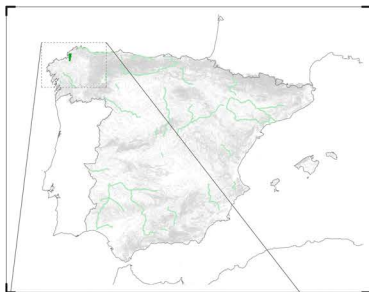
- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

Este eje ferroviario atraviesa el borde occidental de la Hoya Berciana, una depresión tectónica encajada entre los Montes de León y la Sierra de Ancares. Se trata de un corredor natural que ha sido históricamente un espacio estratégico para la agricultura y las comunicaciones, con un relieve suavemente ondulado que ha favorecido el desarrollo de cultivos como la vid, frutales y productos hortícolas, elementos clave en la economía de El Bierzo desde el siglo pasado.

El trazado arranca en Toral de los Vados, un importante nudo ferroviario del noroeste peninsular, donde confluyen las principales rutas hacia Galicia y las conexiones logísticas con la actividad agrícola e industrial de la comarca. Desde allí, la línea avanza hacia el noroeste siguiendo el fondo del valle y acompañando el trazado de infraestructuras como la A-6, hasta alcanzar las afueras de Villafranca del Bierzo. Esta localidad, con un notable peso cultural e histórico, queda sin embargo algo al margen del ferrocarril, ya que el final de la línea se sitúa en un cargadero apartado, sin edificio ni servicios, pensado para uso logístico más que para transporte de pasajeros.

Esta disposición responde a una lógica funcional propia de las infraestructuras ferroviarias orientadas al servicio de sectores productivos, como la minería o la agroindustria, más que a la integración urbana. A pesar de su carácter secundario dentro de la red berciana, la línea 802 ilustra bien el papel del ferrocarril como nexo entre los centros de producción comarcal y las rutas de largo recorrido.

# Línea 804 BETANZOS-INFESTA - FERROL



FECHA PROYECTO **1864**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1900**

FECHA INAUGURACIÓN **1913**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo  
Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **90 km/h**

CAPACIDAD **32 trenes/día**

TRENES DIARIOS **12 trenes/día**

SATURACIÓN **38%**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

Aunque los primeros estudios para una línea ferroviaria hasta Ferrol datan de 1864 y el proyecto fue aprobado en 1869, su construcción se retrasó durante décadas debido a la compleja orografía de la zona y a la escasa demanda prevista. La situación cambió tras la inauguración de la línea Lugo-A Coruña en 1875, lo que reavivó el interés en conectar Ferrol, especialmente por su relevancia estratégica derivada de los astilleros y las instalaciones militares del puerto.

Diversas subastas celebradas en 1877 y 1880 para adjudicar la construcción de la línea quedaron desiertas, ya que la inversión no se consideraba rentable. Ante ello, el Estado asumió directamente el proyecto, siendo esta la primera línea ferroviaria construida con financiación pública en España. Para abaratar costes, el trazado fue diseñado con múltiples curvas de corto radio y más de la mitad del recorrido con pendientes elevadas, lo que dificultó su futura explotación.

La obra, marcada por importantes desafíos técnicos, se prolongó más de diez años. Finalmente, la línea fue inaugurada en mayo de 1913, con una longitud de 42 kilómetros, como un ramal de la línea Madrid-A Coruña, lo que permitió conectar Ferrol con la red nacional de ancho ibérico. Inicialmente, la explotación fue arrendada a la Compañía del Norte, pero pasó pronto a la Compañía MZOV y, más tarde, a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste. En 1941, la línea se integró en RENFE y, desde 2005, es gestionada por Adif como parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

En la actualidad, la línea presta servicio con cinco trenes diarios entre Betanzos y Ferrol, con un tiempo de trayecto cercano a los 50 minutos. En noviembre de 2024, el Ministerio de Transportes ha presentado el estudio informativo de un nuevo ramal ferroviario que conectará directamente A Coruña con Ferrol, evitando la inversión de marcha en Betanzos-Infesta. Este by-pass permitirá reducir entre 6 y 7 minutos el tiempo de viaje y hacer más competitivo el ferrocarril en este corredor estratégico del noroeste peninsular.

- BETANZOS - INFESTA (P.K. 0,000)
- BETANZOS - CIDADE (P.K. 5,500)
- MIÑO (P.K. 13,700)
- PERBES (P.K. 17,700)
- PONTEDEUME (P.K. 23,300)
- CABANAS (P.K. 24,500)
- BARALLOBRE (P.K. 31,900)
- PERLÍO (P.K. 33,600)
- NEDA (P.K. 36,600)
- FERROL (P.K. 42,800)

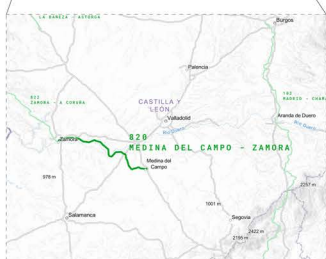
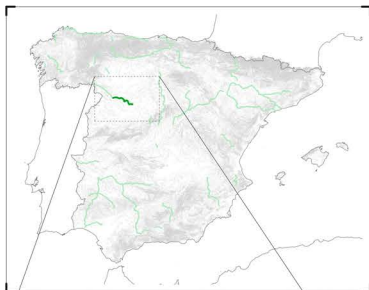
○ Estación demolida

○ Estación descartada de la RLDT

Esta línea recorre una de las franjas costeras más densamente pobladas y culturalmente estructuradas del norte gallego, un territorio marcado por la presencia de varias rías que han modelado tanto los asentamientos como las infraestructuras de comunicación. El trazado enlaza comarcas con una fuerte identidad histórica, donde confluyen tradición agraria, desarrollo industrial y legado marítimo.

Desde un punto de vista económico, esta línea ha sido clave para conectar Ferrol – ciudad históricamente vinculada a la industria naval y militar – con el interior del área metropolitana de A Coruña, especialmente la comarca de As Mariñas. Esta región combina una agricultura intensiva de pequeña escala con un tejido industrial y de servicios asociado a núcleos como Betanzos o Pontedeume. Aunque el terreno accidentado y la fragmentación hidrográfica han condicionado la eficiencia del trazado, el ferrocarril sigue desempeñando un papel importante en la movilidad intermunicipal. Aunque alejada de los principales ejes de alta velocidad, la línea mantiene una función relevante dentro de la red ferroviaria gallega, articulando espacios de media densidad y sosteniendo un sistema de transporte convencional todavía necesario para la cohesión territorial.

# línea 820 MEDINA DEL CAMPO - ZAMORA



FECHA PROYECTO **1855**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1861**

FECHA INAUGURACIÓN **1864**

COMPañÍA/S IMPLICADAS  
Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Zamora  
Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo  
Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España  
ADIF // RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **140 km/h**

CAPACIDAD **42 trenes/día**

TRENES DIARIOS **2 trenes/día**

SATURACIÓN **4%**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La línea ferroviaria entre Medina del Campo y Zamora formó parte del ambicioso plan ferroviario que España impulsó en 1855 con la Ley General de Ferrocarriles. Este proyecto buscaba conectar Madrid con el resto del país a través de una red radial, y entre sus prioridades estaba la conexión de Vigo con la capital, pasando por Orense y Zamora.

En 1861, el banquero Rafael Beltrán de Lis obtuvo la concesión para construir y explotar la línea entre Medina del Campo y Zamora, creando así la Compañía del Ferrocarril de Medina a Zamora. Poco después, esta empresa también se hizo con los derechos del tramo Orense-Vigo y pasó a llamarse MZOV, con la intención de unir ambos extremos en una gran línea estratégica. Sin embargo, los problemas económicos y las dificultades técnicas del terreno frenaron esa ambición.

La construcción del primer tramo, hasta Nava del Rey, fue sencilla y se completó en 1863. Los tramos hasta Toro y Zamora se finalizaron en 1864, pero exigieron obras más complejas: un viaducto de 700 metros sobre el río Trabancos, un puente metálico sobre el Duero, y un elaborado sistema de drenaje en terrenos pantanosos cerca de Villaveza. En Toro se descartaron túneles por la inestabilidad del suelo. El trazado mantenía curvas amplias, aunque en zonas como El Fresno o Medina del Campo la pendiente forzó radios más cerrados.

A lo largo del siglo XX, la compañía atravesó serios problemas financieros, como muchas otras del oeste peninsular. En 1928 fue absorbida por la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste, una empresa pública creada para salvar líneas en crisis, aunque sin mucho éxito. Finalmente, en 1943, la red pasó a manos de RENFE.

Hasta hace poco, esta línea era utilizada por trenes de largo recorrido como los Alvia y Trenhotel que unían Galicia con Madrid y Alicante. Sin embargo, desde la entrada en servicio del AVE Olmedo-Zamora en 2020, la actividad ha quedado reducida a servicios regionales y de media distancia con escasa frecuencia.

- MEDINA DEL CAMPO (P.K. 0,000)
- NAVA DEL REY (P.K. 16,000)
- TORO (P.K. 57,400)
- ZAMORA (P.K. 89,500)

- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

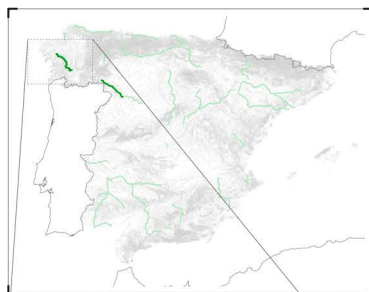
Desde el punto de vista territorial, la línea discurre por un paisaje funcionalmente uniforme, configurado por explotaciones extensivas, caminos agrícolas y núcleos rurales de tamaño reducido. Esta estructura responde a una lógica de poblamiento disperso, con asentamientos cuya economía ha estado históricamente orientada al autoconsumo agrario y a la comercialización de excedentes en mercados comarcales. En este contexto, la infraestructura ferroviaria jugó un papel esencial durante décadas como canal de salida para productos agrícolas, especialmente cereal y vino, así como para la movilidad de personas hacia los principales centros urbanos del entorno (Sánchez Picón, 2000).

La estación de Medina del Campo actuaba como nodo ferroviario de gran importancia en el cruce entre el eje norte-sur (Madrid–Valladolid) y el eje este-oeste (Ávila–Salamanca–Zamora), consolidando su papel logístico desde finales del siglo XIX. En el extremo occidental, la estación de Zamora ofrecía continuidad hacia Galicia, permitiendo el enlace con las rutas que cruzan el noroeste peninsular. No obstante, el uso de la línea ha experimentado un claro descenso a partir de la segunda mitad del siglo XX, en paralelo a la crisis del ferrocarril convencional y a la expansión del transporte por carretera, especialmente en un territorio con escasa densidad poblacional y baja demanda de movilidad.

A pesar de ello, el trazado conserva su relevancia dentro de la red ferroviaria histórica castellana, tanto por su papel en la articulación de los espacios agrarios del interior como por su contribución al desarrollo territorial de dos cabeceras comarcales que, aún hoy, mantienen una posición destacada dentro del sistema urbano de Castilla y León.

# Línea 822 ZAMORA - A CORUÑA

## Tramo Bif. Coto da Torre - Bif. A Grandeira



FECHA PROYECTO **1926**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1930**

FECHA INAUGURACIÓN **1958**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
Estado Español  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **155 km/h**

CAPACIDAD **67 trenes/día**

TRENES DIARIOS **12 trenes/día**

SATURACIÓN **18%**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La sección entre Ourense y Santiago de Compostela forma parte de la línea ferroviaria 622 Zamora-A Coruña, un eje histórico que conecta Galicia con el centro peninsular. El origen de este proyecto se remonta al siglo XIX, cuando se propuso una conexión ferroviaria entre Madrid y Vigo a través de Zamora y Ourense. Aunque la línea llegó a Medina del Campo en 1860 y a Zamora en 1864, el avance hacia Galicia fue descartado por las dificultades técnicas y la escasa población intermedia.

El proyecto resurgió en 1926 con el Plan Guadalhorce, que impulsó la construcción de líneas ferroviarias estratégicas para dinamizar la economía española. Se planteó entonces un trazado dividido en cuatro tramos: Zamora-Puebla de Sanabria, Puebla-Ourense, Ourense-Santiago y Santiago-A Coruña. La concesión del tramo Zamora-Ourense fue otorgada en 1927 a la Compañía de los Ferrocarriles de Medina a Zamora y de Orense a Vigo. No obstante, las obras avanzaron lentamente debido a problemas económicos, protestas sociales y, posteriormente, a la paralización causada por la Guerra Civil.

Finalizada la contienda, el gobierno franquista ordenó reanudar las obras como prioritarias, recurriendo también al trabajo de presos políticos. Los tramos se inauguraron de forma progresiva bajo la gestión de RENFE: Santiago-A Coruña en 1943, Zamora-Puebla en 1952, Ourense-Carballiño en 1957 y Carballiño-Santiago en 1958. Las obras exigieron un enorme esfuerzo técnico, con la construcción de 14 viaductos y 182 túneles, y tardaron más de tres décadas en completarse.

A comienzos del siglo XXI, el tramo Santiago-A Coruña fue modernizado e integrado en la red de alta velocidad mediante la Línea Olmedo-Zamora-Galicia. Las obras comenzaron en 2001 y culminaron en 2011, duplicando la vía y corrigiendo trazados para mejorar las prestaciones.

Desde 2005, la línea está gestionada por Adif. En 2024, la conexión convencional entre Ourense y Santiago cuenta con un tren diario por sentido, además de dos trenes diarios entre Carballiño y Ourense con paradas en Lalín e Irixo. Sin embargo, estas frecuencias son muy reducidas en comparación con los más de 30 servicios diarios de alta velocidad que operan actualmente en el mismo corredor, lo que ha relegado este tramo convencional a un papel secundario en la movilidad regional.

- A FRIELA - MASIDE (P.K. 274,973)
- CARBALLINO (P.K. 279,177)
- O IRIXO (P.K. 298,048)
- LALÍN (P.K. 315,123)
- PUENTE TABOADA (P.K. 325,242)
- BANDEIRA (P.K. 342,762)
- VEDRA - RIBADULLA (P.K. 355,502)

La línea 822 conecta la meseta castellana con el eje atlántico gallego, desempeñando un papel clave en la vertebración del noroeste peninsular. Su trazado se adapta a una orografía accidentada y fragmentada, especialmente en el interior de Galicia, lo que ha condicionado la localización periférica de muchas estaciones, salvo en núcleos urbanos relevantes como Ourense o Santiago, donde el ferrocarril se integra con mayor naturalidad en la estructura urbana.

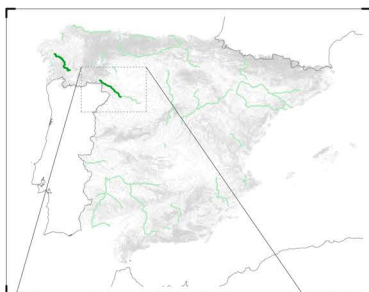
Más allá de su función logística, esta línea tuvo una fuerte carga simbólica durante el siglo XX, especialmente entre las décadas de 1920 y 1960, cuando formó parte del itinerario migratorio de miles de gallegos que, por razones económicas o políticas, partieron hacia América. Muchas de estas personas recorrieron la línea hasta los puertos atlánticos de A Coruña, Vigo o Vilagarcía, en un proceso que dejó huellas visibles tanto en la memoria colectiva como en las estaciones del recorrido, como la de Vedra - Rivadulla, aún cargada de significados simbólicos.

El paisaje por el que discurre combina bosques autóctonos con extensas plantaciones de eucalipto, fruto de políticas forestales impulsadas a lo largo del siglo XX, que han transformado de forma notable el mosaico rural gallego.

En paralelo al trazado ferroviario se desarrollan otras infraestructuras, lo que refuerza su papel como corredor histórico, aunque hoy con menor protagonismo funcional. Muchas de sus estaciones, construidas en granito y con un lenguaje arquitectónico común, han perdido su uso ferroviario y han sido transformadas en espacios comunitarios, reflejo de los cambios en los patrones de movilidad y en la relación con el territorio.

# línea 822 ZAMORA - A CORUÑA

## Tramo Zamora - Puebla de Sanabria



FECHA PROYECTO **1926**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1930**

FECHA INAUGURACIÓN **1952**

COMPAÑÍAS/ S IMPLICADAS  
Estado Español  
ADIF  
RENFE

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **155 km/h**

CAPACIDAD **67 trenes/día**

TRENES DIARIOS **12 trenes/día**

SATURACIÓN **18%**

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA

En 1926, bajo la dictadura de Primo de Rivera, se aprobó el Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción, conocido como Plan Guadalhorce por el título del entonces ministro de Fomento. Este plan buscaba estimular la economía nacional mediante nuevas infraestructuras ferroviarias. Aunque fue derogado con la llegada de la República en 1931, varios proyectos ya iniciados continuaron, entre ellos la línea Zamora-Ourense, parte de un eje mayor hacia Santiago y A Coruña, con ramal hacia Vigo desde Ourense.

La obra comenzó en 1927 y se dividió en cuatro tramos: Zamora-Puebla de Sanabria, Puebla-Ourense, Ourense-Santiago y Santiago-A Coruña. En un contexto de crisis económica y cambio político, las obras se paralizaron inicialmente, pero fueron retomadas ante la presión social, delegando su financiación a las autoridades locales. Esta medida, sin embargo, ralentizó los trabajos, que finalmente se detuvieron del todo al estallar la Guerra Civil en 1936.

Tras la guerra, el régimen franquista declaró prioritarios los trabajos, que fueron reanudados utilizando, entre otros, mano de obra de presos políticos, como ocurrió en muchas obras públicas de la época.

La sección Zamora-Puebla de Sanabria no se inauguró hasta casi treinta años después del inicio del plan. El trazado aprovechaba las llanuras del Duero y cruzaba el río Esla mediante una infraestructura emblemática: el viaducto de Martín Gil. Diseñado por el joven ingeniero del mismo nombre y completado tras su fallecimiento con la participación de Eduardo Torroja, esta obra fue en su momento el viaducto con el arco de hormigón armado más grande del mundo, y sigue siendo un referente en la ingeniería española.

- ZAMORA (P.K. 0,000)
- LA HINIESTA (P.K. 7,100)
- ANDAVÍAS (P.K. 14,900)
- MANZANAL DEL BARCO – SANTA EUFEMIA DEL BARCO (P.K. 22,800)
- CARBAJALES DE ALBA (P.K. 30,100)
- LOSACIO – SAN MARTÍN DE TÁBARA (P.K. 38,000)
- FERRERUELA DE TÁBARA (P.K. 45,300)
- ABEJERA (P.K. 53,000)
- SARRACÍN DE ALISTE (P.K. 61,300)
- CABAÑAS DE ALISTE (P.K. 64,800)
- LA TORRE DE ALISTE (P.K. 71,000)
- SAN PEDRO DE LAS HERRERÍAS (P.K. 79,000)
- LINAREJOS – PEDROSO (P.K. 88,400)
- ROBLEDO DE SANABRIA (P.K. 98,000)
- PUEBLA DE SANABRIA (P.K. 106,900)

○ Estación demolida

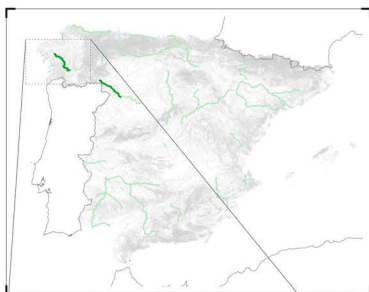
● Estación descartada de la RLDT

La línea ferroviaria 822 Zamora–A Coruña conecta la meseta castellana con el eje atlántico gallego, desempeñando un papel clave en la vertebración del noroeste peninsular. Su trazado se adapta a una orografía accidentada y fragmentada, especialmente en el interior de Galicia, lo que ha condicionado la localización periférica de muchas estaciones, salvo en núcleos urbanos relevantes como Ourense o Santiago, donde el ferrocarril se integra con mayor naturalidad en la estructura urbana.

Más allá de su función logística, esta línea tuvo una fuerte carga simbólica durante el siglo XX, especialmente entre las décadas de 1920 y 1960, cuando formó parte del itinerario migratorio de miles de gallegos que, por razones económicas o políticas, partieron hacia América. Muchas de estas personas recorrieron la línea hasta los puertos atlánticos de A Coruña, Vigo o Vilagarcía, en un proceso que dejó huellas visibles tanto en la memoria colectiva como en las estaciones del recorrido, como la de Vedra-Rivadulla, aún cargada de significados simbólicos.

El paisaje por el que discurre combina bosques autóctonos con extensas plantaciones de eucalipto, fruto de políticas forestales impulsadas a lo largo del siglo XX, que han transformado de forma notable el mosaico rural gallego. En paralelo al trazado ferroviario se desarrollan otras infraestructuras —carreteras, autopistas, la propia línea de alta velocidad—, lo que refuerza su papel como corredor histórico, aunque hoy con menor protagonismo funcional. Muchas de sus estaciones, construidas en granito y con un lenguaje arquitectónico común, han perdido su uso ferroviario y han sido transformadas en espacios comunitarios, reflejo de los cambios en los patrones de movilidad y en la relación con el territorio.

# línea 828 BIFURCACIÓN DE SAN AMARO - PORTAS



FECHA PROYECTO **1861**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1861**

FECHA INAUGURACIÓN **1873**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
**S. del Ferrocarril Compostelano de la Infanta D. Isabel**  
**West Galicia Railway Company**  
**Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España**  
**ADIF**  
**RENFE**

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **-**

CAPACIDAD **-**

TRENES DIARIOS **-**

SATURACIÓN **-**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La línea 828, entre la bifurcación de San Amaro y Portas, es un tramo heredado de la antigua línea ferroviaria Redondela-Santiago de Compostela. Su origen se remonta a 1861 con la concesión del proyecto y la posterior creación de la Sociedad del Ferrocarril Compostelano de la Infanta Doña Isabel en 1863. Esta fue comprada por capital británico y convertida en la West Galicia Railway Company, que inauguró el primer tramo entre Santiago y Villagarcía en 1873. Las obras sufrieron múltiples paralizaciones debido a crisis económicas y catástrofes naturales, lo que retrasó su ejecución.

Simultáneamente, la Compañía del Ferrocarril de Medina a Zamora y de Orense a Vigo (MZOV) avanzaba en su expansión al norte, alcanzando Pontevedra desde Redondela en 1884. Para completar la conexión Vigo-Santiago, era necesario construir un nuevo tramo de 32 kilómetros entre Villagarcía y Pontevedra. Se eligió una ruta interior, más directa, por Portas y Portela, en la que se integra el tramo San Amaro-Portas, inaugurado en 1889 también por West Galicia Railway Company.

En 1928, MZOV absorbió esta compañía y, un año después, se integró en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste. Con la nacionalización del ferrocarril en 1941, la línea pasó a formar parte de RENFE. A pesar del entorno industrial, el tráfico de mercancías nunca fue muy elevado, aunque hubo ramales como el de la azucarera de Portas o el aún operativo de Cementos La Robla. Durante los años noventa, los principales servicios incluían trenes Teco para residuos, colectores de materiales y transporte de cemento.

El tráfico de pasajeros fue limitado, sin grandes variaciones más allá de la introducción de trenes regionales. En 2005, la línea pasó a ser gestionada por Adif. Entre 2002 y 2015, con la creación del Eje Atlántico de Alta Velocidad entre Vigo y A Coruña, muchas estaciones quedaron fuera de servicio. Portas cerró en 2008 tras la apertura del nuevo tramo Villagarcía-Portela de Barro, y para mantener parte del recorrido activo, se creó una nueva línea entre San Amaro y Portas.

En 2024, los trenes de alta velocidad pueden desviarse desde San Amaro hasta Faxil para dar servicio a la estación de Portela, que ofrece conexiones diarias con Vigo, Santiago y Pontevedra. Más allá de Faxil, solo circulan trenes de mercancías, principalmente destinados al transporte de cemento, manteniendo así un uso residual pero estratégico del trazado original.

- PORTELA (P.K. 4,790)
- FAXIL (P.K. 6,320)
- PORTAS (P.K. 15,600)

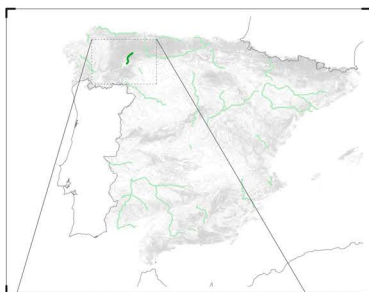
- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

Este eje que une la Bifurcación San Amaro y Portas discurre por el corazón del interior pontevedrés, articulando un breve pero significativo tramo del eje atlántico gallego. Se trata de un trazado que enlaza pequeñas localidades agrícolas y vitivinícolas de las comarcas de O Salnés y Caldas, en un paisaje dominado por el minifundio, las terrazas de cultivo y los viñedos, particularmente los dedicados a la producción de uva albariña.

El recorrido se inserta en un territorio de gran densidad rural, con núcleos dispersos y una trama viaria que ha crecido orgánicamente en torno a los caminos históricos, los ríos y las explotaciones familiares. Esta configuración territorial, fragmentada pero intensamente cultivada, ha condicionado tanto la localización de las estaciones como la funcionalidad de la infraestructura, concebida más como nexo interno dentro de la red gallega que como gran eje de largo recorrido.

Aunque hoy el tráfico ferroviario en este tramo es limitado, su trazado conserva una relevancia simbólica y territorial: refleja el esfuerzo por integrar áreas de estructura agraria tradicional en la red de comunicaciones moderna, y por mantener la accesibilidad ferroviaria en una Galicia marcada por la dispersión y la complejidad del relieve.

# Línea PONFERRADA - VILLABLINO SIN SERVICIO



FECHA PROYECTO **1918**

FECHA CONSTRUCCIÓN **1918**

FECHA INAUGURACIÓN **1919**

COMPAÑÍA/S IMPLICADAS  
**Compañía Minero Siderúrgica  
 de Ponferrada  
 ADIF  
 RENFE**

TRAZADO EN VÍA ÚNICA **SI**

VELOCIDAD MÁX. **-**

CAPACIDAD **-**

TRENES DIARIOS **-**

SATURACIÓN **-**

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

El ferrocarril de Ponferrada a Villablino se originó en el contexto del desabastecimiento energético durante la Primera Guerra Mundial, cuando el Estado español impulsó la explotación del carbón nacional. En 1918, el Consorcio Nacional Carbonero presentó el proyecto, acogido por la Ley de Ferrocarriles Carboneros, que facilitaba su tramitación y construcción. La línea pretendía unir la capital del Bierzo con el valle de Laciana, permitiendo el transporte de carbón, mercancías, pasajeros y correo.

La ejecución fue encomendada a la recién creada Minero Siderúrgica de Ponferrada (MSP), y a pesar de la complicada orografía, la línea se completó en tan solo diez meses, inaugurándose en julio de 1919. Durante décadas, la línea transportó carbón de las minas de la propia MSP y de otras explotaciones, desempeñando un papel clave en la economía de la región.

Tras la Guerra Civil, se proyectó una ampliación hacia Pravia para exportar carbón a través del puerto de San Esteban de Pravia, aunque nunca se finalizó. El servicio de viajeros comenzó a decaer en los años 70, con la supresión del tren "Mixto" en 1978 y del tren "Correo" en 1980, este último marcando el fin de la tracción a vapor en servicios regulares de pasajeros en Europa.

Durante los años 80, se abandonó el transporte de carbón para empresas ajenas a MSP y se interrumpió el transbordo hacia la red de RENFE. El carbón comenzó a lavarse directamente en Villablino y se transportaba hasta la central térmica de Compostilla II en Cubillos del Sil, lo que hizo innecesaria la conexión con Ponferrada. Finalmente, la línea cerró en julio de 1996.

A pesar del cierre, en 1999 la Junta de Castilla y León renovó la concesión por 50 años a MSP, que más tarde se transformó en Coto Minero Cantábrico. Hasta 2012, se mantuvo un tráfico limitado de carbón desde Villablino hasta la central de Endesa. Desde entonces, la línea ha estado inactiva, aunque han surgido iniciativas para su recuperación.

Actualmente, la Junta de Castilla y León impulsa su transformación en un tren turístico bajo el proyecto Ponfeblino. Se ha creado un consorcio integrado por el Consejo Comarcal del Bierzo y varios ayuntamientos, con el objetivo de revitalizar esta histórica infraestructura como elemento dinamizador del desarrollo económico de la comarca. Se prevé que el tren turístico pueda comenzar a operar en verano de 2026.

- PONFERRADA (P.K. 0,000)
- COLUMBRIANOS (P.K. 4,200)
- SAN ANDRÉS DE MONTEJOS (P.K. 6,000)
- CUBILLOS DEL SIL (P.K. 14,000)
- PRADILLA (P.K. 17,900)
- SANTA MARINA DEL SIL (P.K. 21,000)
- TORENO (P.K. 25,000)
- MATARROSA DEL SIL (P.K. 33,000)
- SANTA CRUZ DEL SIL (P.K. 36,000)
- PÁRAMO DEL SIL (P.K. 39,600)
- CORBÓN DEL SIL (P.K. 41,500)
- PALACIOS DEL SIL (P.K. 51,000)
- CUEVAS DEL SIL (P.K. 55,300)
- VILLARINO DEL SIL (P.K. 58,400)
- VILLABLINO (P.K. 64,000)

○ Estación demolida  
 ○ Estación descartada de la RLDT

Este corredor ferroviario, que conecta la meseta castellana con el eje atlántico gallego, desempeña un papel clave en la vertebración del noroeste peninsular. Su trazado se adapta a una orografía accidentada y fragmentada, especialmente en el interior de Galicia, lo que ha condicionado la localización periférica de muchas estaciones, salvo en núcleos urbanos relevantes como Ourense o Santiago, donde el ferrocarril se integra con mayor naturalidad en la estructura urbana.

Más allá de su función logística, esta línea tuvo una fuerte carga simbólica durante el siglo XX, especialmente entre las décadas de 1920 y 1960, cuando formó parte del itinerario migratorio de miles de gallegos que, por razones económicas o políticas, partieron hacia América. Muchas de estas personas recorrieron la línea hasta los puertos atlánticos de A Coruña, Vigo o Vilagarcía, en un proceso que dejó huellas visibles tanto en la memoria colectiva como en las estaciones del recorrido, como la de Vedra-Rivadulla, aún cargada de significados simbólicos.

El paisaje por el que discurre combina bosques autóctonos con extensas plantaciones de eucalipto, fruto de políticas forestales impulsadas a lo largo del siglo XX, que han transformado de forma notable el mosaico rural gallego.

En paralelo al trazado ferroviario se desarrollan otras infraestructuras como carreteras, lo que refuerza su papel como corredor histórico, aunque hoy con menor protagonismo funcional.

## Cartografía de las líneas y su entorno

Completado el diagnóstico de las líneas y reflexionado sobre su integración con el paisaje cultural en cada una de ellas, se sentía la necesidad de traducir lo percibido en una cartografía compleja que recogiera la situación geográfica de las líneas y sus entornos. Para ello, se han definido varias variables que representan, de algún modo, lo que se ha estudiado anteriormente. En estos términos, se pone en crisis la cuestión sobre cómo debemos representar la relación que existe entre un elemento infraestructural de esencia e idiosincrasia humanas y sus causas y consecuencias advenidas de su implementación en un entorno. Esta problemática se encuentra fuera de las intenciones científicas de este trabajo, por lo que dedicaremos este apartado a explicar simplemente qué variables se consideran y cómo se representarán simbólicamente en la cartografía.

El documento cartográfico completo se puede observar en la página siguiente a una escala de 1:6 000 000, por lo que se ha optado por imprimirlo en gran formato para facilitar su comprensión. En adición, el mapa se alojará en el servidor de ArcGIS Online accesible mediante el QR permanente que el lector observa al margen izquierdo de este texto.

En primer lugar, se observarán en el mapa la Red Ferroviaria de Interés General (ver glosario) y la Red de Líneas de Débil Tráfico. La primera es base para la segunda, ya que la RLDT está formada por fragmentos específicos dentro de la RFIG. Se ha optado por mantener las etiquetas que indican número y denominación de línea (tal y como se especificó en el apartado anterior).

En segundo lugar, se agrega el relieve del territorio nacional como base cartográfica a través de la abstracción del mismo con curvas de nivel. La comprensión de la orografía ha sido imprescindible para la comprensión de algunas líneas.

Por otro lado, se introducen las áreas protegidas como Parques Naturales, Regionales, Reservas y Espacios Protegidos. Algunos de ellos se encuentran atravesados por las líneas.

Para integrar la cuestión económica, se decide introducir las áreas geográficas en las que se desarrollan las siguientes actividades productivas (relacionadas con el tejido rural): agrarias, ganaderas, agropecuarias (agrarias + ganaderas) e industriales. Las áreas agrarias se constituyen ensamblando municipios con más de quinientas explotaciones agrarias, reuniendo un total de 347 municipios integrados en tres áreas principales: sur y sudoeste, mesetas norte y sur y la cuenca del ebro. Las ganaderas tienen en cuenta aquellos con más de cien explotaciones, sumando un total de 448. En los lugares en que se superponen ambas, se deduce la importancia que tiene el sector primario para la economía local y su posible impacto en la línea. Por último, las áreas industriales se definen dentro de los parámetros del uso del suelo extraídos del SIOSE AR 2023.



## Resultados

Como resultado de este análisis, se puede afirmar que la presencia de las líneas está estrechamente relacionada con el sector económico que sustenta la economía de cada lugar, a la vez que esta influye en el tipo de paisaje natural que encontramos y las figuras legales que lo protegen. A la luz de este documento, se observa que las líneas actúan como corredores, vínculos que encadenan y cohesionan territorios enteros, poniendo sobre la mesa su reuso logístico y estratégico. En algunos casos concretos, como las líneas del sur peninsular o aquellas próximas a la desembocadura del río Ebro, la línea funciona como un eje que se traslada desde las comarcas agropecuarias del interior hasta los puertos marítimos, situados en la costa. De este modo, el soporte infraestructural de la línea es una alternativa fácil y directa de salida al mar.

Vemos también cómo las líneas que presuntamente aparecen desvinculadas con lo dicho anteriormente, lo están cuando se observan la consecución de áreas industriales. En la zona norte, las líneas contenidas bajo los límites administrativos de la Rioja, el País Vasco y Cantabria parecen aproximar áreas industriales, algunas de las cuales con poca relevancia debido a su desarrollo posterior, vinculado a variables ajenas a la presencia de la línea.

En relación con la orografía, podemos observar cómo las líneas encuentran su desarrollo con especial incidencia en mesetas y valles, a excepción de la línea 130, cuyo propósito era precisamente salvar una cadena montañosa a través del puerto de Pajares. Estos trazados evidencian una voluntad cohesiva, basada en el desarrollo secuencial de valles y planicies, cosiendo áreas y derivando su influencia.

A modo de síntesis, se puede afirmar que la RLDT contribuye en gran medida a la construcción del paisaje cultural, entendido este no sólo como una abstracción académica, sino como una expresión histórica, física y simbólica de la complejidad que contiene el territorio. Estas líneas ferroviarias han articulado durante décadas formas específicas de habitar, producir y modificar el espacio, en particular en áreas de menor densidad demográfica que tanta presencia tienen en nuestro país. Su colaboración al entorno ha condicionado la localización de actividades económicas, el desarrollo de núcleos urbanos y la movilidad cotidiana de las poblaciones locales, convirtiéndose en contenedores identitarios, simbólicos y relacionales del territorio.

**12** Línea 154 Toral de los Vados - Lugo de Llanera, 2024.

**13** Apartadero - cargadero de San Vicente de Alcántara, 2024.

**14** Playa de vías y carbonera en la Línea Ponferrada - Villablino, 2024.

En este sentido, las líneas de débil tráfico no tienen únicamente valor patrimonial atendiendo a su trazado, arquitectura o infraestructura, sino también un valor inmaterial vinculado con la memorias colectivas, los relatos locales y las prácticas culturales asociadas al ferrocarril. La infraestructura ferroviaria constituye una matriz física desde la que se organizan no solo los flujos, sino también las representaciones sociales del espacio y el tiempo. Su progresivo abandono o transformación – insisto – implica no solo una pérdida funcional, sino también la erosión del paisaje cultural.

Este trabajo pretende ser una carta sin remitente a todos aquellos seres humanos que conviven con una línea férrea en abandono parcial o total, invitándoles a explorar más allá de los márgenes de la memoria individual y a reconstruir colectivamente una realidad fragmentada en una labor antropológica sin precedentes.



13



12



14

## Las estaciones

Del mismo modo en que en el apartado anterior se han descrito las líneas que articulan la RLDT, en el apartado actual se realizará una explicación sobre las estaciones que estas líneas atraviesan, así como un conteo preliminar para dimensionar la cuantía total de información a considerar.

A falta de un consenso general o técnico sobre la definición concreta de lo que una estación es o significa, en este estudio se considerará estación (en general) todo conjunto infraestructural de carácter ferroviario que permite el movimiento de vehículos, pasajeros y/o mercancías y donde se concentra la mayor parte de la actividad ferroviaria. El título de este trabajo utiliza el término con esta definición, ya que pretende condensar la esencia del trabajo, de manera que resultaría ajeno utilizar toda la terminología especializada.

En particular, consideraremos cuatro tipos de estación que sí se encuentran recogidos en determinados manuales técnicos o en la propia base de datos de Adif. De este punto en adelante, se hablará de estación para referirse al concepto general y *estación* cuando el objetivo sea hablar de una estación definida en los siguientes términos, evitando así caer en ambigüedades.

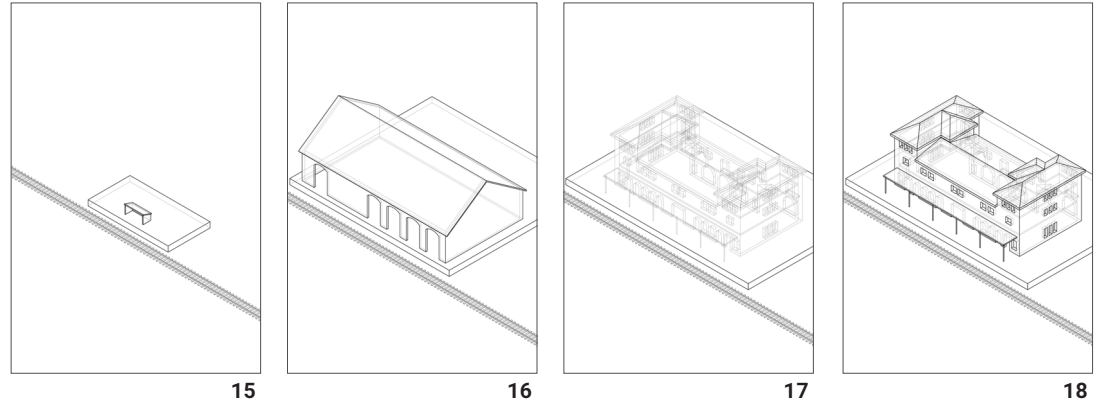
Los *apeaderos* son instalaciones ferroviarias que posibilita únicamente la espera, el acceso y el descenso de los pasajeros al tren. Así como carece de desvíos, no dispone de instalación suficiente para el control del tráfico, como tampoco está contemplada la presencia de personal. Lo configuran, básicamente tres elementos: vías, andenes y espacio de espera o aguarda (ver esquema). En la RLDT los apeaderos constituyen un tipo de estación que destaca por su practicidad y eficacia.

Los *cargaderos* son conjuntos formados por vías, muelles y algún tipo de edificación de carácter industrial o de almacenaje que tienen conexión directa con la línea mediante una aguja situada en la vía. En este trabajo se descartan estas instalaciones porque la lectura tipológica se realiza sobre estaciones en su entendimiento particular y, en concreto, sobre sus elementos arquitectónicos.

Los *apartaderos* son apeaderos que permiten operar y aparcar vagones de tren. En su mayoría están formados por: vías, andenes, espacios de aguarda y dependencias auxiliares. En la RLDT se ha observado que Adif considera apartadero lo que en su momento fueron estaciones pero cuyos edificios se encuentran sin uso destinado al transporte ferroviario. Esto es de vital importancia para la comprensión global del trabajo, ya que en muchas ocasiones, las tipologías de estaciones aparecerán en el inventario como apartaderos debido a su abandono o reutilización. Aparecerán también muy vinculados con los cargaderos, ya que son instalaciones de carácter complementario.

Por último, las *estaciones* son aquellas dependencias que, además de cumplir con las funciones de apeadero, disponen de un edificio en servicio abierto al público y destinado al transporte ferro-

viario. Aunque en ocasiones aparecerán con usos transferidos, consideraremos estaciones cuando hay al menos uno destinado al servicio de viajeros, aunque haya otros usos complementarios como comercial, hostelería o de mercancías.



A pesar de que las características formales de cada tipo de estación puedan ser reconocibles unas en otras, es importante tener en cuenta que la relación entre concepto y objeto no es directamente causal. La definición actual de estos tipos viene dada por la concepción actual que tanto el ámbito técnico ferroviario como Adif tienen acerca de las infraestructuras ferroviarias. Para el caso particular de este estudio, nos serviremos de los *apeaderos*, *apartaderos*, *apartaderos-cargaderos* y las *estaciones* para identificar tipologías en las estaciones (en general) de la RLDT.

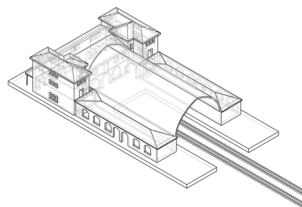
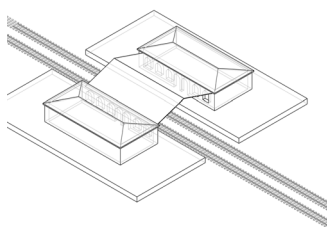
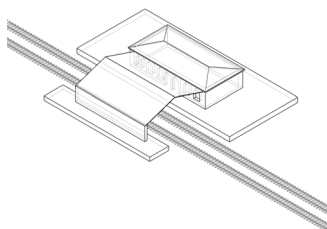
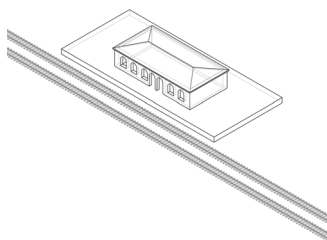
La Red de Líneas de Débil Tráfico alberga un total de 502 estaciones que son, en principio, objeto de estudio. Los cuatro tipos de estación ya señalados, aparecen distribuidos en la lista siguiendo un reparto heterogéneo. Del total, 138 son *estaciones*, 168 *apartaderos* o *apartaderos-cargaderos*, 171 son *apeaderos* y 25 son *cargaderos* o instalaciones logísticas auxiliares. Cada uno de los tipos está seleccionado mediante criterios operativos y técnicos, lejos de estudiar sus cualidades arquitectónicas o paisajísticas. Este es uno de los motivos por los que resulta necesaria la realización de esta tarea. Lo que tienen en común es que son instalaciones ferroviarias entendidas estas como lugares donde se presta servicio de viajeros y mercancías. Aunque contraste técnico que marca la diferencia entre ellas es, por un lado, el tipo de prestaciones que cada una de ellas ofrece y, por otro, la calidad de las mismas, se entiende que, arquitectónicamente, las tipologías que aparecerán a continuación verán su razón de ser en la combinación de elementos formales, tamaños de construcción, situación patrimonial o carácter estilístico. Para llegar al fondo de la cuestión y alcanzar la máxima pericia técnica primero se desarrollará un análisis de la historia del tipo estación aprovechando sus constricciones a modo de crítica. En segundo lugar, se expondrán los tipos que se han observado tras el reconocimiento de las líneas individualmente (realizado en el apartado anterior). Esto quiere

**15** Esquema simplificado de un apeadero cerrado con sus elementos principales. E.P.

**16** Esquema básico de un cargadero, con un edificio dedicado para el movimiento de mercancías. E.P.

**17** Esquema básico de un apartadero con edificio principal sin uso público. E.P.

**18** Esquema básico de una estación, con edificio principal en uso para el servicio de viajeros. E.P.



19

decir que las tipologías que serán vertidas en este apartado son un resultado de su sedimentación histórica y de una criba intensificada por la descripción densa y el análisis completo, presumiblemente visibles en el anexo documental que acompaña este volumen.

Como señala Pevsner (1976/1980), el origen de la estación de ferrocarril se encuentra en lo que en la página anterior definíamos como *apeadero*: una estructura construida en uno de los márgenes de la vía. A partir de este esquema inicial, se desarrolló progresivamente una cubierta para los andenes, que en un primer momento se apoyaba en el lado opuesto al edificio existente y solía estar realizada en madera. Un ejemplo representativo de esta solución puede observarse en la estación de Medina del Campo (Valladolid). Posteriormente, se añadió un segundo edificio dispuesto de forma simétrica respecto al primero, tomando como eje el paso central de las vías. Las grandes cubiertas que caracterizan a las estaciones ferroviarias en entornos urbanos comenzaron entonces a apoyarse sobre ambos volúmenes. Finalmente, la evolución tipológica de la estación culminó con la incorporación de un cuerpo transversal que articula los elementos previamente construidos. Este último modelo es el que reconocemos hoy en muchas estaciones terminales, como Atocha, Norte o Delicias, en Madrid, donde confluyen estos dos últimos sistemas.

La evolución de estas tipologías está estrechamente vinculada a la ubicación de las estaciones. Se trata de formas arquitectónicas que surgen, se desarrollan y transforman principalmente en el contexto de estaciones emplazadas en núcleos urbanos. Solo en los casos en que las estaciones están asociadas a procesos de expansión urbana pueden establecerse analogías o contrastes significativos. Por esta razón, resulta difícil rastrear una evolución similar en las estaciones integradas en la red general, ya que estas responden a lógicas distintas: se conciben desde una perspectiva más local, ajena a las corrientes internacionales, y se limitan, en muchos casos, a reproducir estilos historicistas o vinculados a la arquitectura vernácula, sin mayores aspiraciones formales.

Las estaciones de la RLDT están asociadas al primer estadio evolutivo de la tipología definida en términos de Pevsner (1976/1980). En su mayoría están formadas por un volumen edificado en el lateral de las vías, que es replicado en el andén opuesto sólo en casos concretos como los *apeaderos*, que son construcciones de menor escala y características simplificadas. Objetivar esta realidad conduce directamente a tomar una decisión selectiva basada en estas afirmaciones: toda estación de características afiliadas a estadios evolutivos posteriores serán descartadas, puesto que la lógica de su implementación no corresponde con el propósito de este trabajo. Considerar aquellas estaciones que se sitúan en ciudades de pequeño o gran tamaño como parte de este estudio produciría un desequilibrio epistemológico, del mismo modo que lo produciría la consideración de las instalaciones logísticas como cuerpos fundamentales para el entendimiento tipológico y científico.

En consecuencia, las estaciones de Colmenar Viejo, Xátiva, Calatayud, Soria, Reus, Tarragona,



20



21

19 Evolución de la tipología de estaciones de tren según N. Pevsner, 2025. E.P.

20 Estación de Medina del Campo (Valladolid), 2021.

21 Estación de Madrid - Delicias, 2018.

22 Alzado frontal del proyecto de la estación de Madrid - Atocha, 1858.



22

## Clasificación tipológica

Huelva, Cáceres, Puertollano, Medina del Campo y Zamora desaparecen de la lista de objetos de análisis.

En virtud de sus cualidades históricas, arquitectónicas, culturales y técnicas, se han elaborado los siguientes seis tipos:

**A1** Apeadero abierto

**A2** Apeadero cerrado

**B1** Estación de cuerpo compacto sin aprovechamiento bajo cubierta, marquesina opcional y uso único

**B2** Estación de cuerpo compacto con aprovechamiento bajo cubierta, marquesina opcional y uso mixto

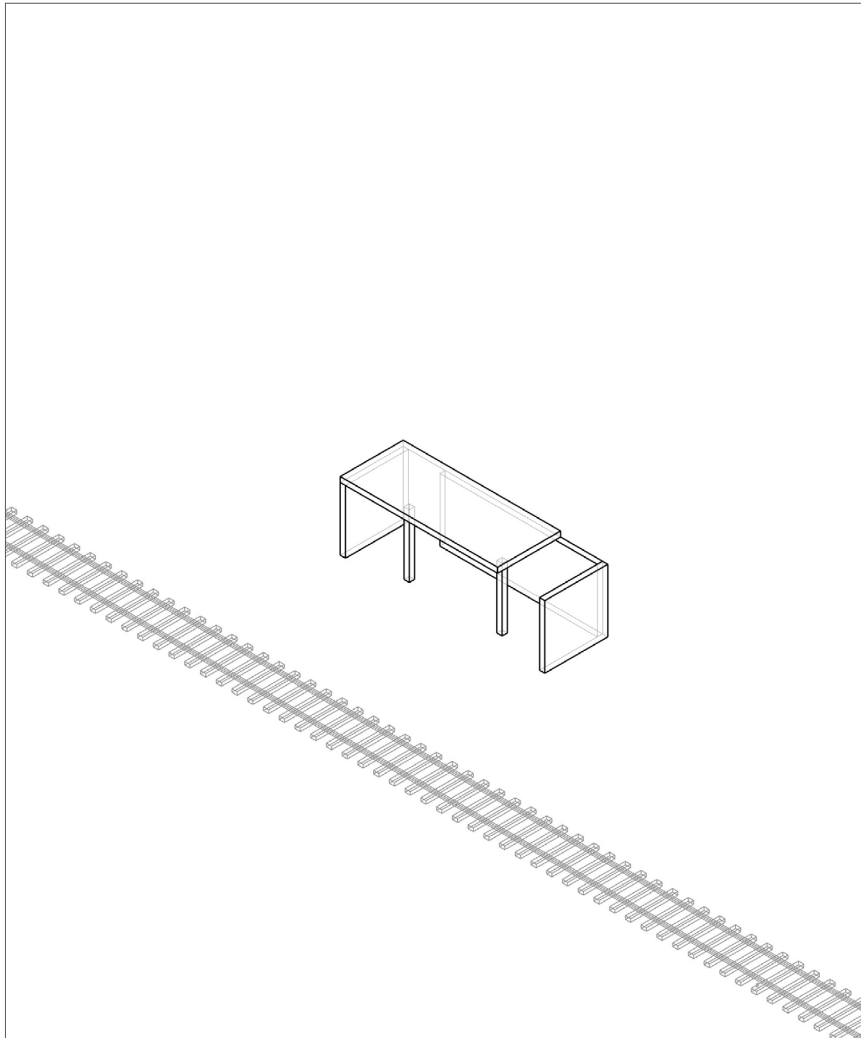
**B3** Estación de cuerpo compacto con aprovechamiento bajo cubierta, porche y uso mixto

**B4** Estación de morfología variable con aprovechamiento bajo cubierta, porche o marquesina y uso mixto diferenciado entre cuerpo central y laterales.

Cada uno de ellos presenta variaciones que serán analizadas en profundidad en secciones posteriores del texto. En este apartado se analizarán los tipos mencionados en función de sus características idiosincráticas. Cabe destacar que la elaboración de estos tipos ha implicado un proceso complejo de diagnóstico, basado en un inventario preseleccionado de estaciones, cuya metodología de inventariado se desarrollará con mayor detalle en el capítulo siguiente. Para llegar a la definición completa de estos tipos de estaciones se ha tenido que hacer una revisión completa del trabajo de campo realizado por el equipo de la Universidad Politécnica de Madrid en el proyecto de investigación TOUR&RAIL. Esta revisión (pretendidamente visual) ha condicionado mucho la forma de entender el objeto de estudio que aquí se trata. Pese a que se trataba de un trabajo de campo muy completo, ha sido necesaria la reestructuración del mismo; aunque ha supuesto una base de información muy importante para este trabajo, su función aquí ha sido estrictamente documental.

Se han hecho de forma simultánea tres procesos: observación y análisis, inventariado y dibujo. Es decir, revisión del contenido traído desde el proyecto de investigación y análisis crítico tanto de las líneas como de las estaciones; valoración y clasificación; y elaboración gráfica y cartográfica para apoyar la investigación. Dicho esto, los tipos identificados serán descritos de la forma que sigue:

## A1 APEADERO ABIERTO

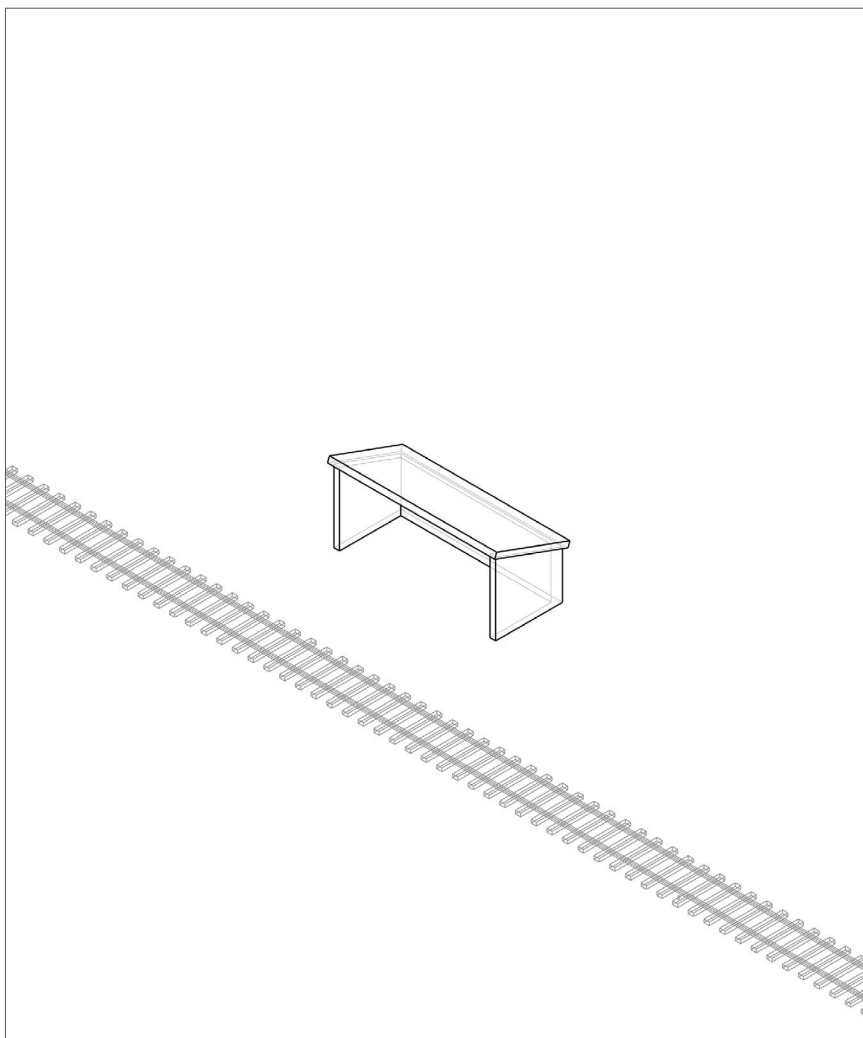


El tipo apeadero abierto se constituye tomando una edificación de pequeño formato con una cubierta horizontal y, circunstancialmente, paramentos verticales incompletos que no lleguen a clausurar el conjunto. El apeadero abierto es aquel que protege frente al sol y la lluvia y resguarda del viento, al tiempo que ofrece un lugar de asiento como mínimo. Por su simplicidad constructiva, no alberga función programática, por lo que tampoco ofrece climatización o electricidad al usuario.

Este tipo está presente en paradas del tren que se ubican fuera de los núcleos concentrados de población o bien entre dos paradas próximas entre sí, de manera que ofrecen una parada alternativa que no sustituye las paradas principales.

Debido a sus cualidades constructivas, estos apeaderos están en zonas de meteorología poco adversa. Su construcción suele ser industrializada, y se encuentran frecuentemente a lo largo de las líneas en que se sitúan.

## A2 APEADERO CERRADO

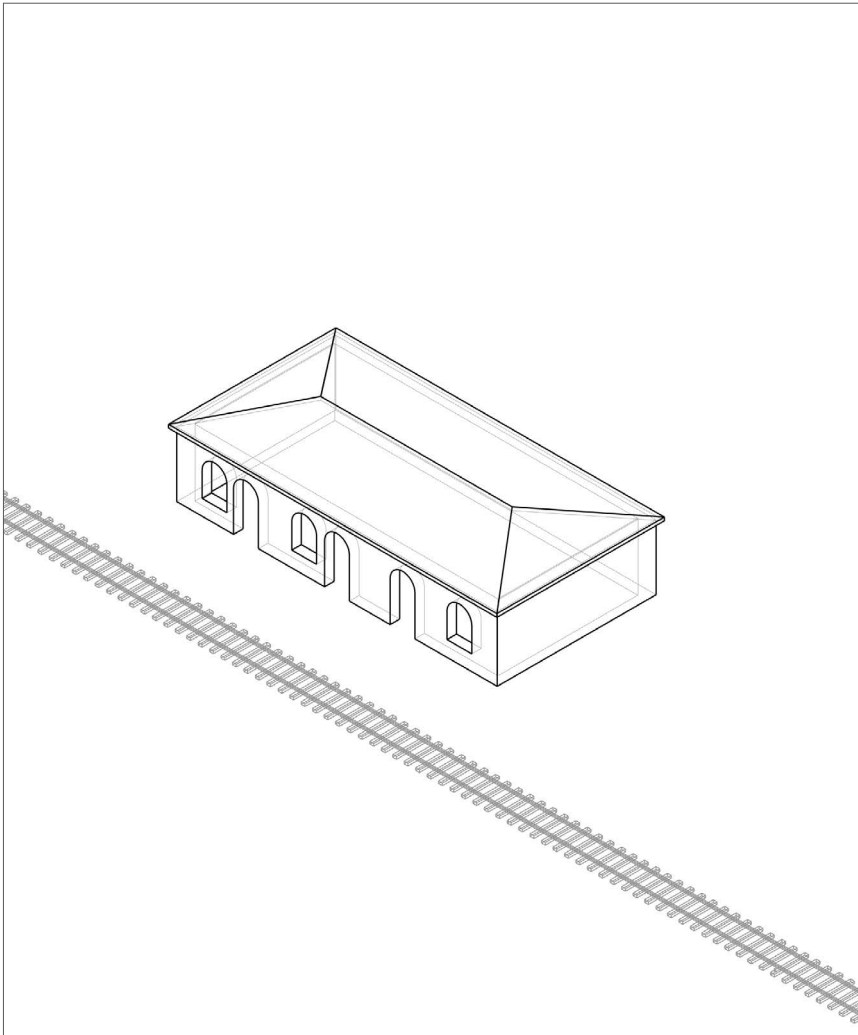


Este tipo edificatorio contempla una construcción de tamaño reducido, con elementos verticales que protegen por completo de la lluvia, el sol y el viento. En ocasiones albergará uso de almacenaje o gestión, especialmente en lugares con condiciones climáticas muy adversas como cadenas montañosas o lugares desérticos.

En general, este modelo de apeadero se suele encontrar, como el tipo anterior, en lugares despoblados o alejados de las poblaciones que concentran población. Alternativamente, aparecen vinculados al sector económico primario, dando solución a los problemas de movilidad que existen en los amplios territorios castellanos.

Esta forma ofrece mejores condiciones de aguada, y también tienen mejores características estéticas, más desarrolladas y mejor implementadas. No están vinculadas con un tipo de construcción específica, apareciendo vinculadas tanto a una arquitectura de prototipos industriales como a una más idiosincrática.

## B1 ESTACIÓN DE CUERPO COMPACTO SIN APROVECHAMIENTO BAJO CUBIERTA, MARQUESINA OPCIONAL Y USO DOBLE



La siguiente clase tipológica se gesta a partir la integración en un solo volumen de dos usos complementarios: espacio para viajeros y oficinas/mantenimiento. Ambos usos se distribuyen en una única planta baja, cubiertos por un tejado tendido a dos o cuatro aguas sin aprovechamiento bajo el mismo.

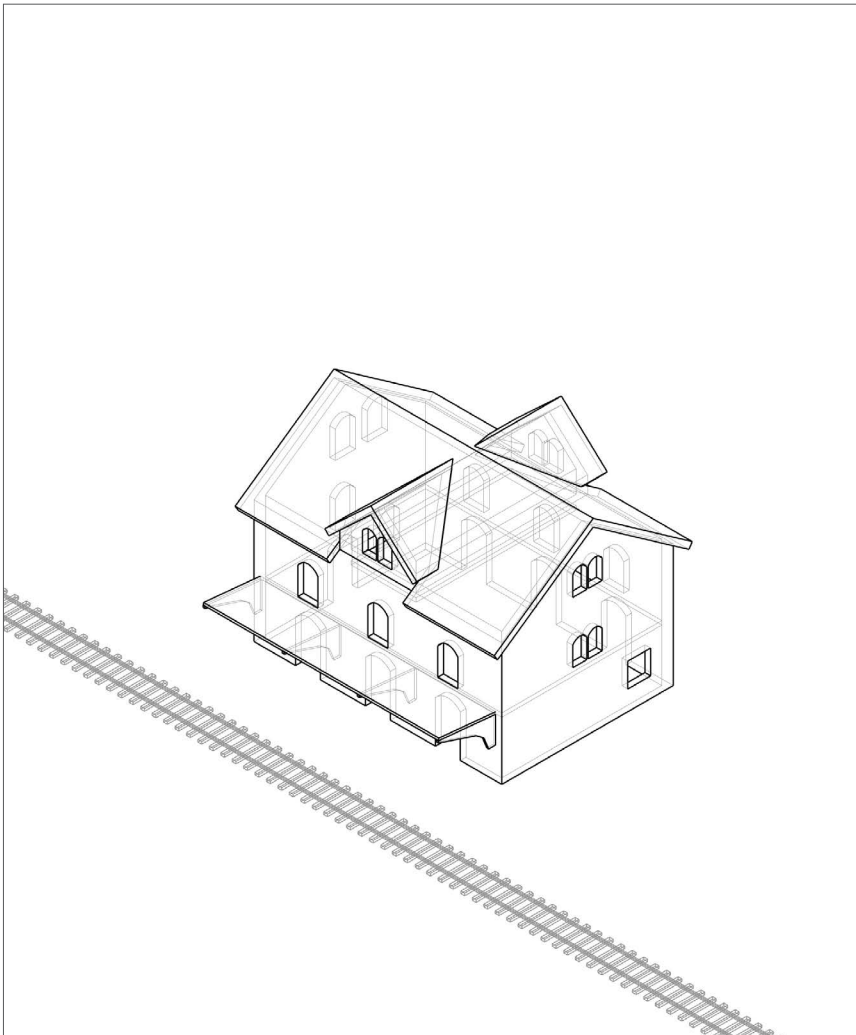
Opcionalmente, aparecen marquesinas apoyadas y empotradas que complementan el espacio interior de la estación, enriqueciendo el espacio de espera destinado a los usuarios.

Las fachadas son simétricas, ya que las necesidades programáticas del interior no exigen una jerarquía formal de las fachadas en función de los accesos. De este modo, el frente de estación a la calle es igual que la fachada de los andenes.

Este tipo está presente en pequeñas poblaciones o sitios donde no fuera necesaria, en principio, la presencia de personal en la estación.

Su construcción está inspirada en la arquitectura tradicional de los lugares en que se insertan. Normalmente se construyen mediante muros portantes de fábrica y cubiertas de teja cerámica sobre estructura de madera o tabiques palomeros.

## B2 ESTACIÓN DE CUERPO COMPACTO CON APROVECHAMIENTO BAJO CUBIERTA, MARQUESINA OPCIONAL Y USO MIXTO



Formada por un volumen compacto, este tipo de estación tiene su razón de ser en la integración a la masa global el espacio bajo cubierta como respuesta formal a la necesidad programática de la estación. En muchas ocasiones, el incremento en superficie se traduce en la incorporación de mansardas que son características del tipo.

En ocasiones se incorpora marquesina, dependiendo de las exigencias climatológicas del lugar en el que se encuentren.

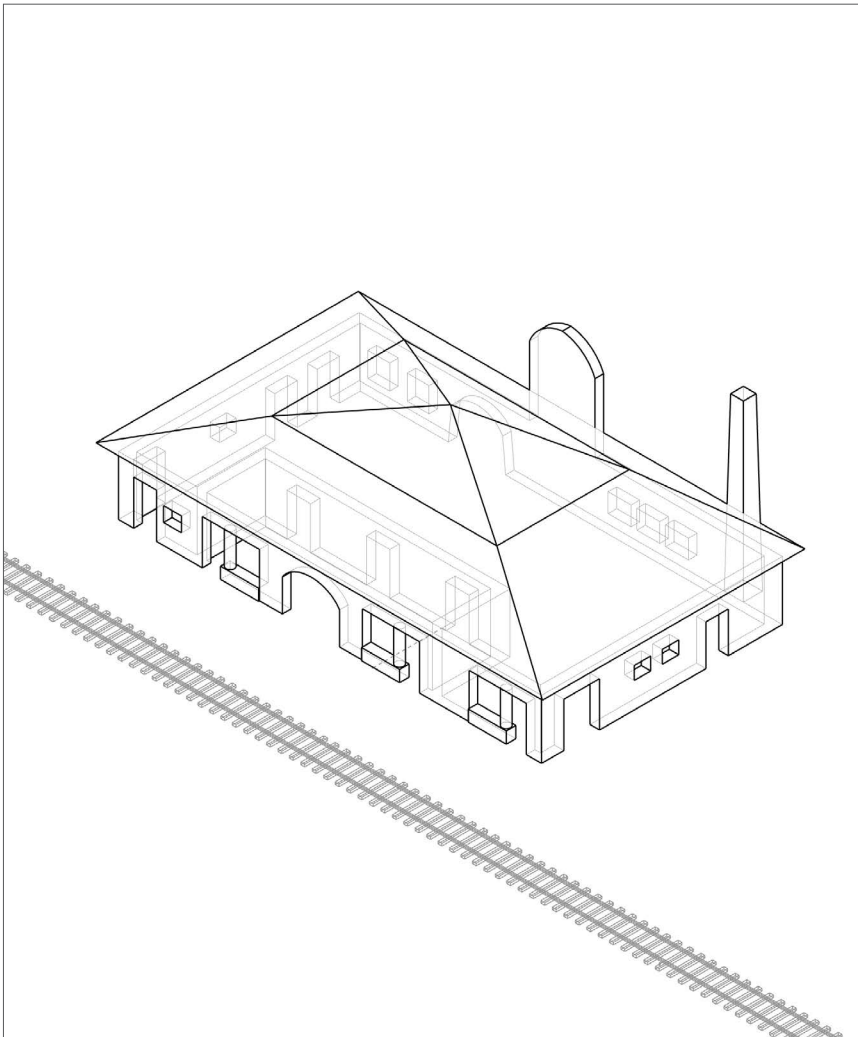
Las fachadas no siempre se expresan en simetría. En ocasiones, al tener programas separados en el interior, la jerarquía de las fachadas se modifica para albergar los accesos diferenciados de la estación.

Esta clase de estación está presente en muchas localidades, inserta en municipios. Normalmente aparece vinculada a climas lluviosos, especialmente del norte y este peninsular, aunque esto no es exigible en el tipo.

Se construye mediante cubiertas inclinadas que suelen ser ampliadas por elementos constructivos como mansardas o balcones, como se decía anteriormente. Muchas veces aparecen asociadas a elementos verticales como chimeneas, que colaboran positivamente a la adecuación del tipo.

### B3 ESTACIÓN DE CUERPO COMPACTO CON APROVECHAMIENTO BAJO CUBIERTA, PORCHE Y USO MIXTO

Este tipo de estaciones se caracterizan especialmente por la presencia de un porche como espacio de refugio. Si la incorporación de marquesina es una adición al cuerpo principal de la estación, el porche es una sustracción que sirve como alojamiento.

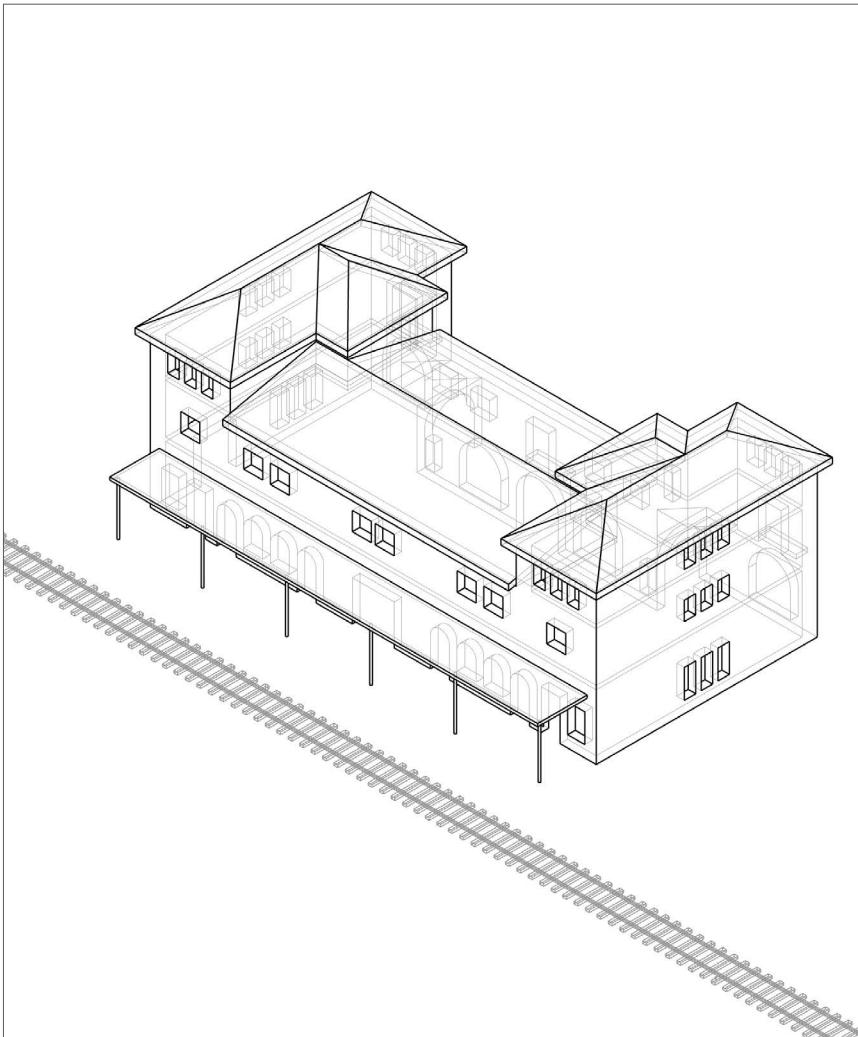


La presencia del porche es indicativa de la situación privilegiada de la estación, ya que su complejidad arquitectónica se traduce en un edificio de mayor entidad, normalmente vinculado a grandes poblaciones o localidades importantes. Del mismo modo, sus características programáticas suelen ser muy complejas, albergando muchos programas en el interior (residencial, comercial, mantenimiento, oficinas, etc.). Esto propicia que los espacios bajo cubierta estén aprovechados mediante elementos formales ya vistos en tipos anteriores.

Estas estaciones están influidas por un estilo arquitectónico basado en la presencia de grandes muros de mampostería o, en su defecto, muros portantes de fábrica. Sobre ellos se apoyan las cubiertas, normalmente configuradas a cuatro aguas sobre lechos de madera o forjados unidireccionales, nunca de elementos metálicos.

No están especialmente determinadas por ninguna situación meteorológica concreta, si bien es cierto que suelen estar presentes en climas húmedos y fríos.

## B4 ESTACIÓN DE MORFOLOGÍA VARIABLE CON APROVECHAMIENTO BAJO CUBIERTA, PORCHE O MARQUESINA Y USO MIXTO DIFERENCIADO ENTRE CUERPO CENTRAL Y LATERALES



La principal característica que marca la diferencia en este tipo es la incorporación de dos cuerpos laterales al volumen compacto visto inicialmente, rebelando una sutil evolución tipológica que se traduce en una mejoría funcional y generativa.

Este aumento en la superficie disponible está motivado por una necesidad programática en aumento, lo cual también está relacionado con el tamaño e importancia del municipio en el que se encuentran. Normalmente, esta tipología aparece en municipios de mucha riqueza productiva y cultural, como capitales de comarca.

Se trata de configuraciones edificatorias propias de una arquitectura compleja, así que el lenguaje estilístico que utilizan es igual o más rico que su dimensión formal. Así, encontramos referencias literales a otras arquitecturas como fábricas, castillos o torres.

Suelen estar formadas por muros portantes y algunos elementos portantes verticales como pilares que resuelvan la problemática de distancia que empieza a producir tanto a lo largo como a lo ancho de las estaciones, entendidas estas como desarrollos últimos de los tipos anteriormente citados.

Sus fachadas suelen estar jerarquizadas por el sistema de accesos que contienen, y normalmente contienen singularidades que, por su continuidad, enriquecen y regeneran el tipo.

Efectuando una leve abstracción respecto de estos tipos, podemos configurar un sistema de interpretación tipológica basada en el reconocimiento esquemático de elementos formales cognoscibles. Diferenciaremos tres campos de variación: cuerpo/volumen, cubierta y espacio de espera.

El cuerpo de las estaciones podrá ser: un cuerpo único, uno doble, tres cuerpos dispuestos en simetría o en asimetría o un conjunto de edificios. La cubierta podrá ser a uno, dos o cuatro aguas o cubierta plana. Por último, el espacio de espera podrá ser una marquesina empotrada sin apoyos en el andén, una marquesina apoyada, una marquesina que además se utiliza como terraza o un porche. Podrá existir la posibilidad de que no exista ningún espacio de espera. Simbólicamente:

23

		Volumen único		
		Volumen doble		
		Volumen triple en simetría		
		Volumen triple asimétrico		
		Conjunto desagrupado		

Este lenguaje se utilizará tanto para la atribución a los tipos desarrollados como para la caracterización del inventario y el análisis de casos de estudio, que estarán condicionados por la lectura tipológica que se consiga realizar.

La creación ex novo de estas categorías tipológicas responde, como se señalaba anteriormente, a una necesidad epistemológica. La investigación académica sobre las estaciones de ferrocarril se ha cultivado con especial incidencia en el sector técnico de la ingeniería ferroviaria, enmarcada esta en la ontología moderna y en el carácter productivo de las infraestructuras, también su vertiente arquitectónica. Consecuentemente, considerar que dichas investigaciones dominan integralmente el objeto de estudio, sería caer en la ignorancia y acomodarse a una interpretación incompleta.

Los tipos aquí registrados son, por ende, resultado de una búsqueda geográfica que ha recogido lo que las formas construidas reivindican desde su ubicación dentro del paisaje cultural. Cada uno de estos tipos es recipiente de un sinfín de símbolos que tienen sus propios significados. La forma que tiene el tipo A1, o la jerarquía en las fachadas del tipo B3 son indicaciones de cómo las estaciones se han concebido y son entendidas en el lugar en que se sitúan. Por ejemplo, imaginar la llegada al apeadero tipo A2 la madrugada de un día de enero en la comarca de Sanabria, o la bajarse del tren en Zafra un caluroso 13 de agosto y conducir tus pasos hacia la marquesina, evoca una forma muy concreta de entender la relación entre el tren y el individuo. En las estaciones se realiza la mayor parte de la actividad ferroviaria, decíamos antes; de la misma forma, se concentra la interacción entre el humano y la máquina, se significa, se reinventa.

# 4

## **Inventario de Estaciones de la Red de Líneas de Débil Tráfico**

### Procedimiento de inventariado

#### Casos de estudio

- A1** Estación de Huelma (Jaén)  
Apeadero de San Cosme (Asturias)
- A2** Apeadero de Gólmés (Lleida)  
Apeadero de Ferreruela de Tábara (Zamora)
- B1** Apartadero - cargadero de Espinosa de Henares (Guadalajara)  
Apartadero - cargadero de Hellín (Albacete)
- B2** Apartadero de Santa Lucía (Asturias)  
Apartadero de Miraflores de la Sierra (Madrid)
- B3** Estación de Puebla de Sanabria (Zamora)  
Estación de Ribadeo (Lugo)
- B4** Estación de Sigüenza (Guadalajara)  
Estación de Manresa (Barcelona)

## INVENTARIO DE ESTACIONES DE LA RED DE LÍNEAS DE DÉBIL TRÁFICO

Hasta este punto en el que nos encontramos, se han tratado dos cuestiones. La primera ha sido una revisión teórica y bibliográfica de lo que concierne académicamente al tema. La segunda ha consistido en la definición de los objetos de estudio dentro de la red que los conecta, para después analizar dicha red y describir, en último término, los tipos de estaciones observados.

Esta última parte del trabajo tratará de vincular todo lo que se ha escrito con anterioridad con las estaciones que pertenecen a la Red de Líneas de Débil Tráfico. Primero, se describirá en profundidad el criterio utilizado para la selección de estaciones; en segundo lugar, se relacionarán los seis tipos identificados con doce casos de estudio, dos por tipo; en tercer y último lugar, se construirá el inventario al completo, integrado en el anexo 1 de este volumen.

### Procedimiento de inventariado

En el capítulo anterior, en concreto en el apartado de Las Estaciones (p. 114), descartábamos algunas estaciones porque su colocación en centros urbanos de gran tamaño hacía que se situaran fuera de los márgenes de la definición de estación que estábamos considerando. Del mismo modo, para la construcción de este inventario que tenemos entre manos, descartaremos algunas estaciones para resaltar los valores arquitectónicos y patrimoniales de aquellas que así lo requieran.

Se ha hecho un análisis cuantitativo basado en parámetros o indicadores cualitativos, de manera que la metodología de inventariado ha sido capaz de recoger tanto físicos como territoriales. Los indicadores que han servido para elaborar este inventario han sido los siguientes:

**Estado aparente de cubiertas, estructura y acabados:** este parámetro es heredado del trabajo de campo realizado en el proyecto de investigación TOUR&RAIL. Hace referencia al estado actual de la estación, dando cuenta de su condición física; así pueden descartarse todas aquellas estaciones que se encuentren en estado de ruina o demolidas, en las que el reconocimiento del tipo es incognoscible. Se ha utilizado la inspección visual y la visita física a la estación para su evaluación.

**Representatividad:** indica el valor estilístico de la estación en términos de estructura morfológica y apariencia exterior. Este indicador se ha tenido en cuenta con el fin de descartar, por un lado, las estaciones muy singulares o de arquitectura muy particular, que se salían de lo que se entendía por tipo; y por el otro, estaciones que no fueran sustantivables como estación ferroviaria. Por ejemplo, instalaciones logísticas o grandes pabellones de

aparcamiento de trenes que se utilizaban parcialmente como espacio de aguada de viajeros, quedan descartados por este indicador.

**Manipulación o transformación directa:** este valor ha resultado ser fundamental para la comprensión de cómo se encuentran realmente las estaciones de ferrocarril de débil tráfico en la actualidad. Muchas de ellas simplemente han sufrido la incorporación de instalaciones de climatización pero es cierto que otras presentan modificaciones estéticas e incluso estructurales. Se ha valorado cuantitativamente del 1 al 10 en base a la experiencia individual y la búsqueda (limitada) de archivo, y se han considerado para su valoración andenes e instalaciones auxiliares de la estación (accesos, luminarias, etc).

**Distancia máxima a un núcleo de población:** es un indicador que valora negativamente la lejanía de un núcleo de población, ya que da lugar al abandono de la estación. Para su reconocimiento se han utilizado horquillas (< a 1km, de 1 a 3 km, de 3 a 5 km o > a 5km) que permiten definirlo sin exactitud métrica.

Estos parámetros se han traducido numéricamente y agrupado en una media ponderada en la que la importancia de cada una de las categorías ha estado repartida de la siguiente forma:

Nota media = 60% estado aparente + 20% representatividad + 10% transformación + 10% distancia

El resultado final de esta media, calculada para cada estación mediante una hoja de cálculo informática, ha situado a cada estación dentro y fuera del inventario. El inventario se ha reducido, así a 81 estaciones de las 502 que están integradas en la RLDT, y serán estas las que formen el inventario finalmente.

Una vez considerado el análisis tanto cuantitativo como cualitativo, cada estación se ha registrado siguiendo las fichas cuya descripción se pormenorizó en el capítulo 1 de este texto. Estas fichas han servido tanto para el registro como para el análisis de un primer vistazo de cada estación. Contienen información correspondiente a la línea, pero se ha descartado situar en ellas la valoración citada por su carácter de inventario.

Este inventario es inédito. Su contenido incluye pero no se restringe a la clasificación técnica de la ingeniería ferroviaria y, mucho menos, a su definición en términos de productividad capitalista. Es la primera vez que se realiza un inventario tipológico de estaciones ferroviarias dentro del ferrocarril rural español, lo cual no sólo supone un avance tecnológico, sino una reflexión historicista y ontológica.

**24** Apartadero de Humanes de Mohernando (Guadalajara), instalación de climatización, 2024.

**25** Estación de Fontanar (Guadalajara), grafittis, 2024.



24



25

## Casos de estudio

Los casos de estudio que se van a desarrollar relacionados con los tipos ya descritos, a modo de variantes del tipo, serán los siguientes:

**A1** Estación de Huelma (Jaén) - Línea 410

Apeadero de San Cosme (Asturias) - Línea 740

**A2** Apeadero de Golmés (Lleida) - Línea 220

Apeadero de Ferrerueta de Tábara (Zamora) - Línea 822

**B1** Apartadero - cargadero de Espinosa de Henares (Guadalajara) - Línea 200

Apartadero - cargadero de Hellín (Albacete) - Línea 320

**B2** Apartadero de Santa Lucía (Asturias) - Línea 130

Apartadero de Miraflores de la Sierra (Madrid) - Línea 102

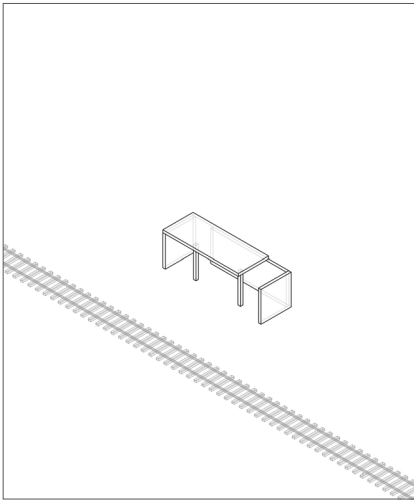
**B3** Estación de Puebla de Sanabria (Zamora) - Línea 822

Estación de Ribadeo (Lugo) - Línea 740

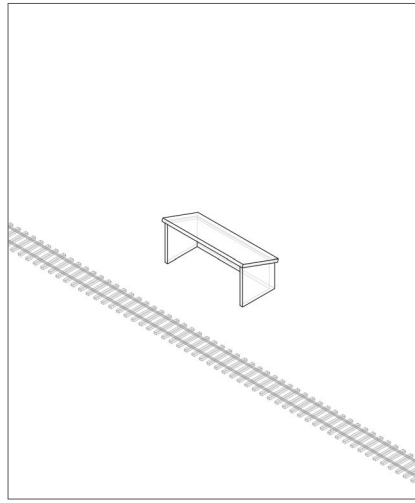
**B4** Estación de Sigüenza (Guadalajara) - Línea 200

Estación de Manresa (Barcelona) - Línea 220

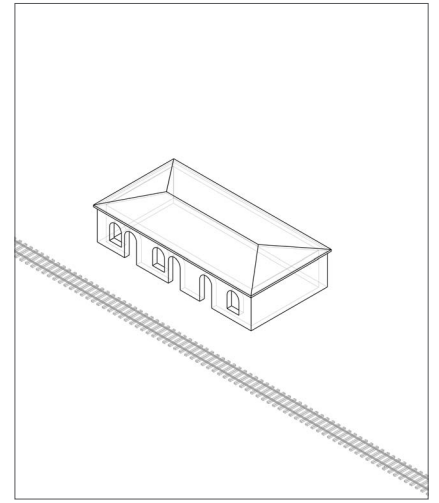
De cada caso de estudio, además de la adecuación al tipo mediante dibujos, se enmarcará su situación respecto de su entorno próximo. Se trata de buscar las similitudes y las diferencias con el tipo, contextualizarlo en su dimensión socioeconómica y cultural y darle cuerpo material a la concepción del tipo arquitectónico que a tantas teorías les resulta aséptico y alienante. Las imágenes de situación que se presentan están a escala 1:100 000, mientras que los dibujos son escalables a primera vista por la presencia de las vías en los mismos.



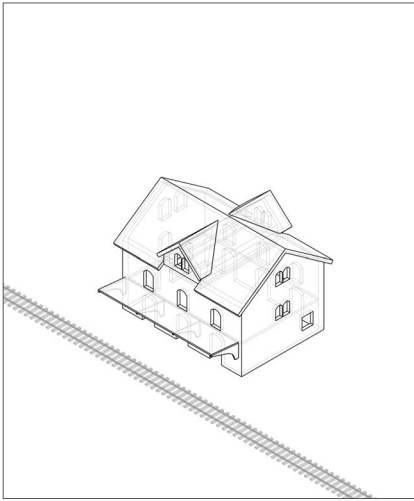
**TIPO A1**



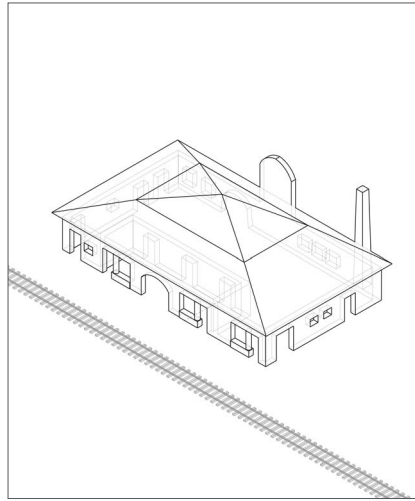
**TIPO A2**



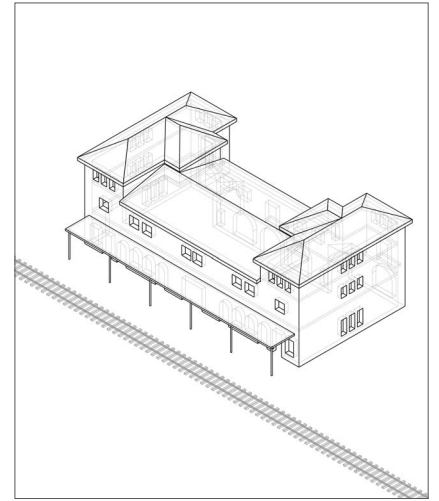
**TIPO B1**



**TIPO B2**



**TIPO B3**



**TIPO B4**

## TIPO A1

### Caso 1: Apeadero de Huelma



26

El caso del apeadero de Huelma, situado en el interior de la provincia de Jaén, es paradigmático en cuanto a la aplicación del tipo A1. Se trata de un apeadero formado por paramentos verticales – construidos mediante fábrica de ladrillo – con huecos que lo hacen permeable mientras una cubierta inclinada a un solo agua aporta sombra al viajero. Esta cubierta está hecha con un forjado unidireccional, revelando una arquitectura manual y sencilla, pragmática y popular.

Su ubicación en el territorio está caracterizada por su aislamiento, estando muy alejada del municipio que le da el nombre, mientras que, en cambio, está próxima a otras paradas de mayor entidad como las de Cabra del Santo Cristo y Alicún o la de Alamedilla - Guadalhortuna. Está inserta en una zona de producción agraria, de grandes campos de secano y extensos olivares, por lo que es probable que fuera una estación dedicada al transporte de trabajadores de las poblaciones al campo, coincidiendo así con las características del tipo al que responde.

### Caso 2: Apeadero de San Cosme



27

Este apeadero está integrado por una marquesina de construcción metálica y plástica industrializada. Aunque tiene una cubierta impermeable, sus paramentos verticales son permeables al viento y a la lluvia lateral, lo que le convierte en un apeadero abierto destinado únicamente al abrigo del viajero frente la lluvia propia del clima asturiano.

Se ubica en un lugar en que la distribución territorial está marcada por una dispersión de pequeñas comunidades vecinales en el territorio, dando lugar así a la creación de diferentes puntos de acumulación de densidad demográfica próximos entre sí. Se trata de un clima radicalmente diferente al anterior, muy lluvioso y húmedo, por lo que las características constructivas, a pesar de parecer similares, tienen un propósito bien distinto.

26 Apeadero de Huelma (Jaén), situación, 2024.

27 Apeadero de San Cosme (Asturies), situación, 2024.

28 Apeadero de Huelma (Jaén), 2024.

29 Apeadero de San Cosme (Asturies), 2024.

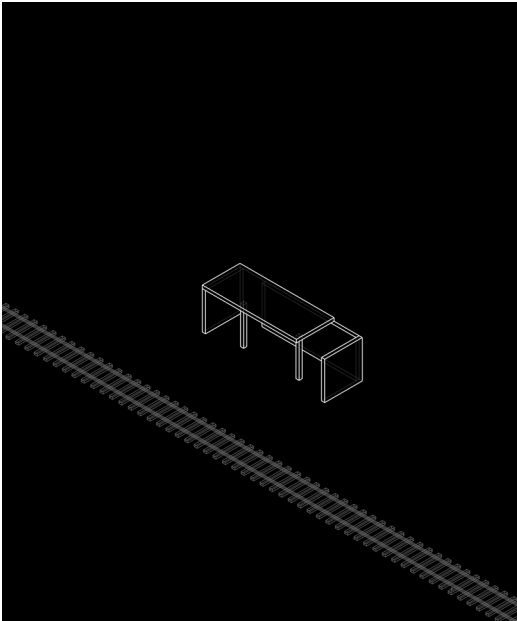


28

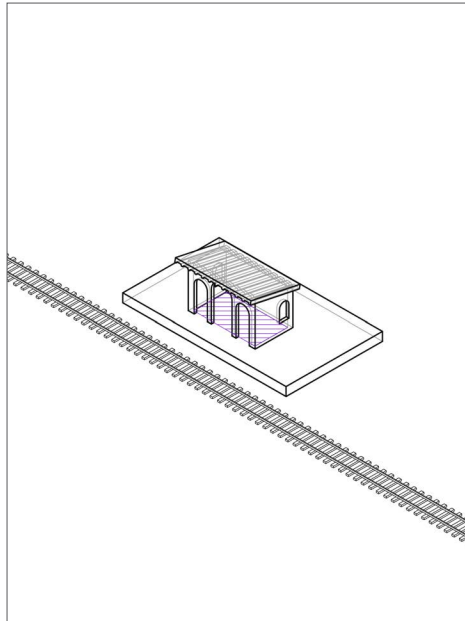


29

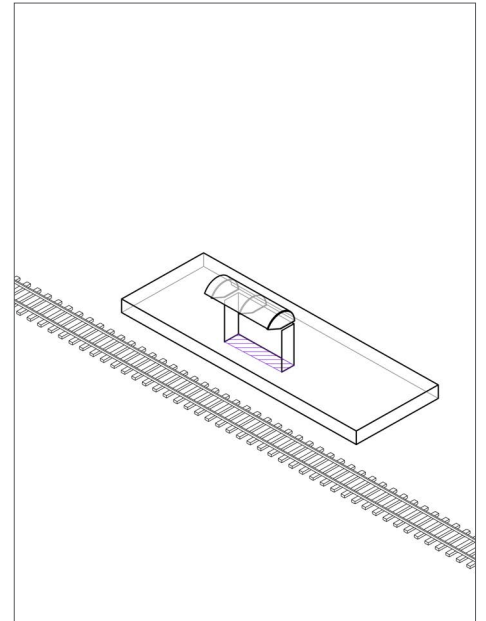
TIPO A1



HUELMA



SAN COSME



## TIPO A2

### Caso 3: Apeadero de Golmés



30

El de Golmés es un apeadero construido mediante un muro portante de fábrica y una cubierta constituida por una losa de hormigón que vierte a un solo agua. En su interior, al estar cerrado, contiene dos programas: aguarda de viajeros y un pequeño puesto de mando. Esta es la principal diferencia de este tipo respecto al anterior.

Se ubica en una zona caracterizada por su actividad productiva de carácter agrario. El cultivo principal es de regadío, distribuido en el alfoz de poblaciones de tamaño mediano próximas entre sí. Es una zona que ha gozado tradicionalmente de una abundancia económica sembrada por el aprovechamiento de los recursos naturales y su distribución y venta. El clima aquí se caracteriza por grandes lluvias en períodos estacionales, por lo que esta arquitectura responde a la necesidad de proteger a los viajeros de las condiciones puntualmente adversas que puedan darse. La línea, tradicionalmente, se utilizaba de forma discrecional.

### Caso 4: Apeadero de Ferreruela de Tábara



31

El caso de Ferreruela de Tábara es interesante ya que presenta varios rasgos muy característicos de su variación respecto al tipo A2. Es un apeadero formado, por un lado, por un pequeño volumen que sirve como puesto de mando, y, por otro, una marquesina cerrada que constituye el espacio de aguarda para el usuario. Es llamativo el lenguaje arquitectónico empleado para un apeadero de ligera importancia, ya que aparece muy cuidado y específicamente diseñado para esta línea.

Se ubica en un entorno montañoso, cercano al Parque Natural de la Sierra de la Culebra, donde el clima es muy adverso en temporadas de invierno. El paisaje demográfico en el que se encuentra está marcado por la presencia de poblaciones pequeñas muy separadas entre sí, que tradicionalmente han basado su economía en las explotaciones madereras y la ganadería.

30 Apeadero de Golmés (Lleida), situación, 2024.

31 Apeadero de Ferreruela de Tábara (Zamora), situación, 2024.

32 Apeadero de Golmés (Lleida), 2024.

33 Apeadero de Ferreruela de Tábara (Zamora), 2024.

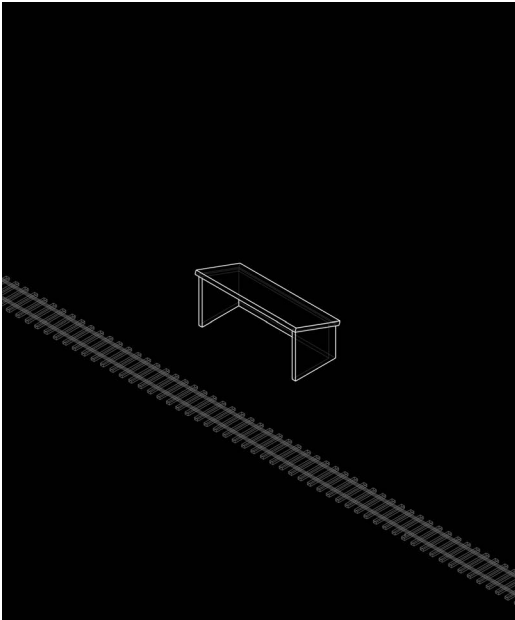


32

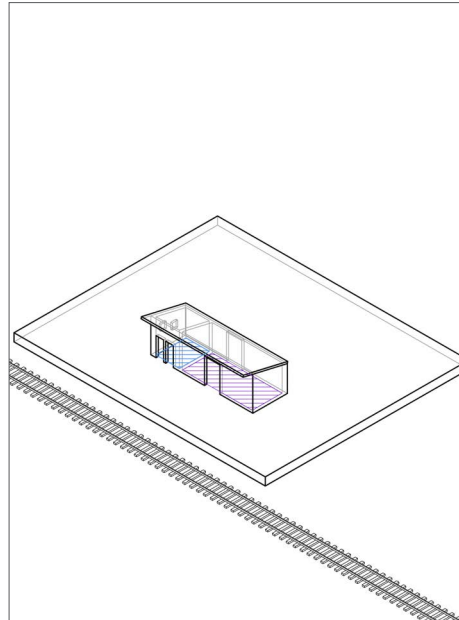


33

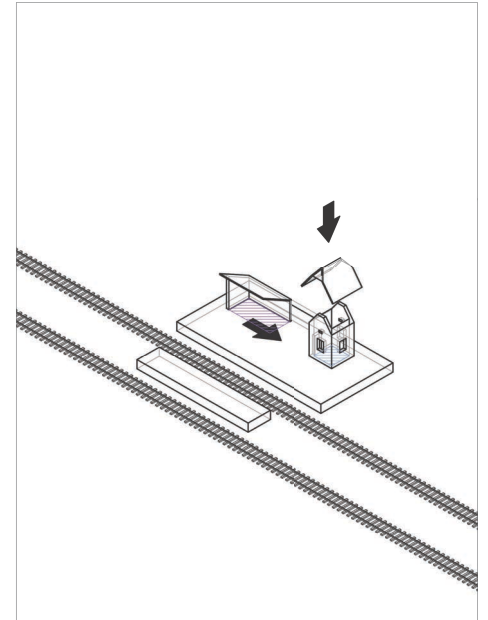
TIPO A2



GOLMÉS



FERRERUELA DE TÁBARA



## TIPO B1

### Caso 5: Apartadero - cargadero de Espinosa de Henares

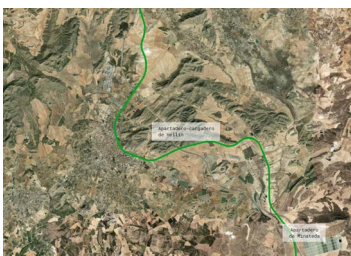


34

El apartadero - cargadero de Espinosa de Henares está constituido mediante un volumen compacto formado por un muro portante de fábrica de composición desconocida y una cubierta inclinada a cuatro aguas constituida mediante una subestructura de madera. Presenta algunos elementos ornamentales que lo caracterizan, diferenciándolo del tipo original mediante la adición de un peto para ocultar la cubierta y remates en forma de esfera.

Su ubicación está determinada por su relación con la comarca de La Alcarria. Está situada en el valle que forma el río Henares en su curso más temprano, en el que se han dado tradicionalmente dos tipos de cultivos en relación de reciprocidad: secano y regadío hortícola. La presencia de esta línea está muy vinculada con el territorio y sus gentes, ya que supone un corredor de transporte muy importante, hoy injustamente reemplazado por la autovía A-2.

### Caso 6: Apartadero - cargadero de Hellín



35

Esta estación está construida en forma de un volumen compacto muy alargado en planta, que permite la introducción de diversos programas sin la necesidad de subir plantas al edificio. Es un edificio particularmente estrecho, lo cual manifiesta una arquitectura tradicional manipulada para satisfacer las necesidades de un programa técnico diferente al sentenciado por esta. Sus muros son portantes y la cubierta es de teja cerámica, dejando la planta libre de pilares. En el andén aparece una marquesina de estructura metálica construida con carácter posterior.

El entorno que rodea esta estación está determinado por el nodo industrial que supone el municipio de Hellín, aunque la comarca, Campos de Hellín ha estado tradicionalmente marcada por el cultivo de secano y la producción de vino bajo la Denominación de Origen Jumilla. Su condición económica ha marcado el carácter de la línea, especialmente mercantil. Aún así, es un corredor de transporte importante para la zona.

34 A-C de Espinosa de Henares (Guadalajara), situación, 2024.

35 A-C de Hellín (Albacete), situación, 2024.

36 A-C de Espinosa de Henares (Guadalajara), 2024.

37 A-C de Hellín (Albacete), 2024.

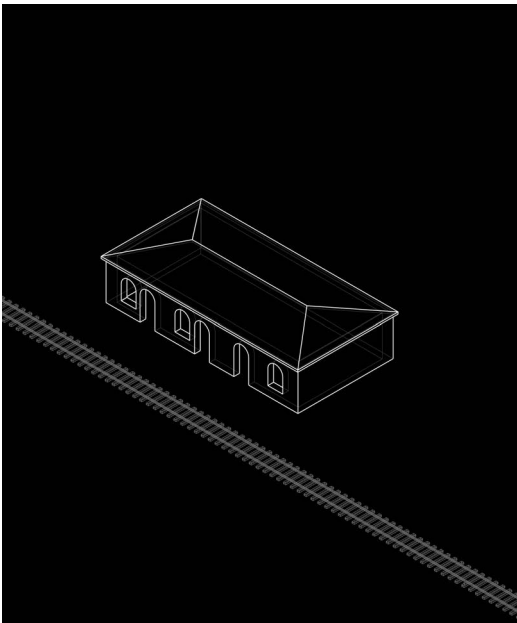


36

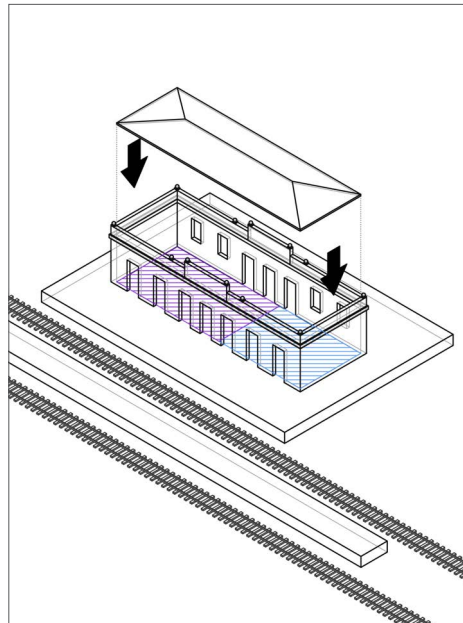


37

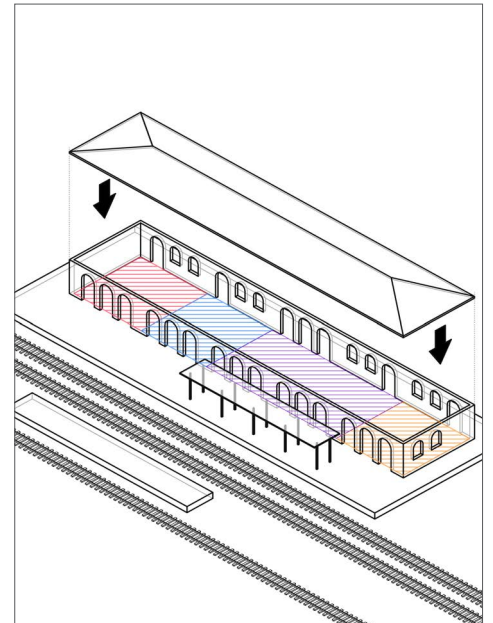
TIPO B1



ESPINOSA DE HENARES



HELLÍN



## TIPO B2

### Caso 7: Apartadero de Santa Lucía

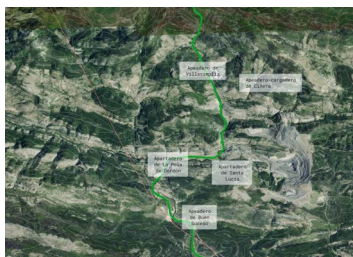


38

Este edificio está formado por un volumen compacto bajo una cubierta a dos aguas con aprovechamiento bajo la misma a través de la incorporación de mansardas a la cubiertas. Las plantas superiores se dedican a programa residencial mientras que la planta baja está diseñada para acoger los programas funcionales y abiertos al público, como es habitual en el tipo. La edificación presenta un lenguaje arquitectónico propio de la arquitectura de montaña cubierta de pizarra, madera y muros de mampostería de granito.

Está situada en un entorno montañoso, en la cordillera Cantábrica. Es una zona con condiciones climáticas determinadas por el frío, la nieve y el hielo y la humedad en época estival. Se trata de una región que vio su desarrollo económico ligado a la industria minera, en decadencia desde principios del siglo XXI, por lo que su principal industria es el turismo (de nieve y vacacional) y la ganadería de vacuno.

### Caso 8: Apartadero de Miraflores de la Sierra



39

Estación configurada mediante un único volumen de dos plantas que contiene diversos programas (viajeros, restaurante, residencial y maquinaria), siendo característico del tipo la ubicación del programa residencial en la planta superior. Su cubierta está formada mediante tejas cerámicas sobre una estructura de tabiques palomeros y un rastrelado de madera que ventila por los huecos laterales de la estación. Incorpora una marquesina al diseño original, casi como un porche, pero sin estar tan integrado en el propio volumen.

Esta estación está situada en las faldas montañosas de la sierra de Madrid, en la cordillera del Sistema Central. Su principal industria ha sido la ganadería de todo tipo, seguida de cerca por la caza y la pesca. Actualmente su densidad demográfica se fundamenta en su proximidad a Madrid, sirviendo como “ciudad dormitorio”. La distancia entre los grandes núcleos poblacionales en esta zona ha marcado la presencia de grandes estaciones en el paisaje, que funcionan como hitos en una línea completamente degradada.

38 Apartadero de Santa Lucía (Asturias), situación, 2024.

39 Apartadero de Miraflores de la Sierra (Madrid), situación, 2024.

40 Apartadero de Santa Lucía (Asturias), 2024.

41 Apartadero de Miraflores de la Sierra (Madrid), 2024.

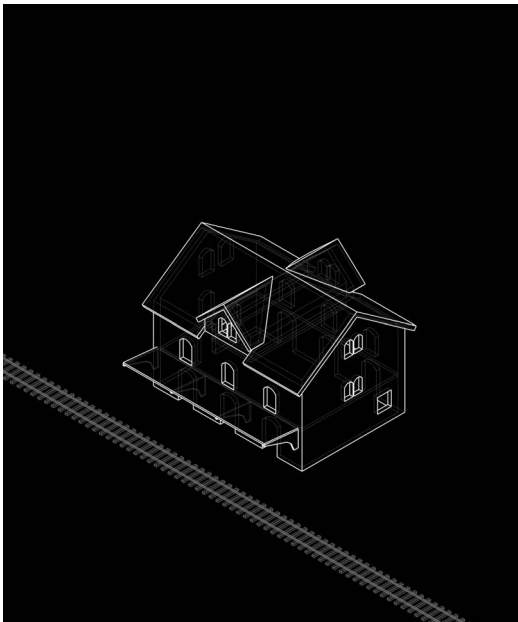


40

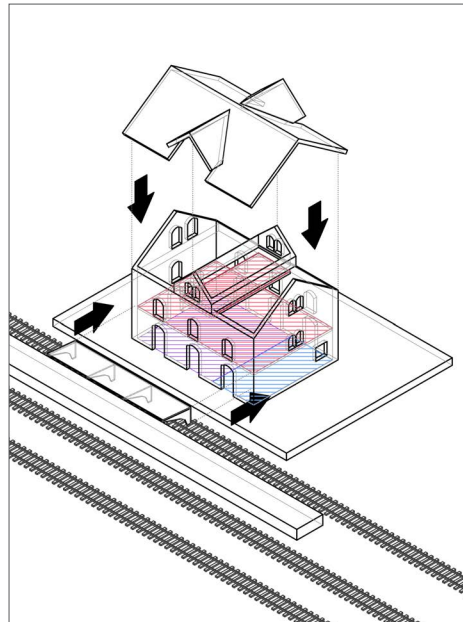


41

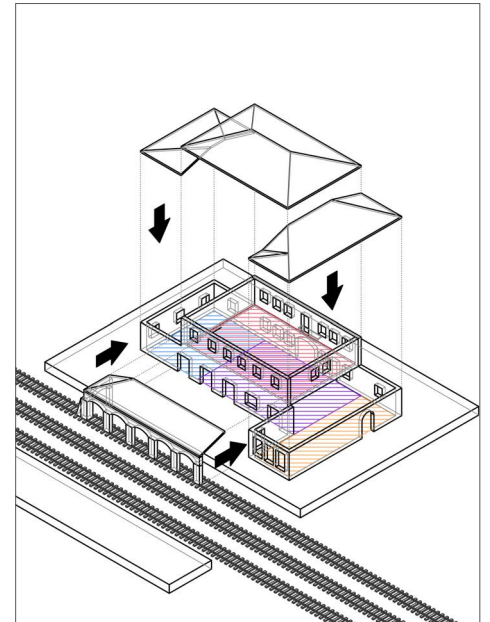
TIPO B4



SANTA LUCÍA



MIRAFLORES DE LA SIERRA



## TIPO B3

### Caso 9: Estación de Puebla de Sanabria

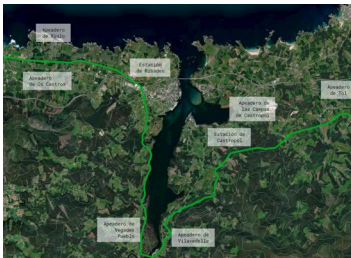


42

Esta estación es muy característica tanto por su morfología como por su carácter. Presenta un edificio construido sobre un muro portante de mampostería de granito sobre el cual se vierte una gran cubierta de pizarra inclinada a cuatro aguas flanqueada por una gran chimenea y un paramento que sostiene un reloj. Tiene una presencia muy monumental, marcada por su estilo casi manierista, y definitoria para el tipo.

Su situación está vinculada con la comarca de Sanabria, una zona que ha desarrollado una intensa industria agropecuaria al tiempo que ha sabido explotar el turismo vacacional. Está situada lejos del casco antiguo de la localidad homónima, pero su situación es fundamental tratándose de una región dominada por la climatología adversa y el relieve montañoso.

### Caso 10: Estación de Ribadeo



43

Se trata de un edificio de volumen compacto con doble altura y aprovechamiento bajo la cubierta. En él se intersecan programas residencial, de viajeros y de mecánica. La aparición del porche en las estaciones de esta línea está ligada al clima lluvioso de la zona, que ha conducido a instalar un paramento horizontal adicional en esta estación.

La estación se encuentra en el límite entre Galicia y Asturias, al norte de ambas comunidades. Su importancia económica ha residido tradicionalmente en el comercio a través de su puerto marítimo, lo cual ha condicionado la situación del tren, convirtiéndolo en un medio de transporte de viajeros que dependían de dicha economía. Además, es una zona que exportó grandes cantidades de población a América del Sur en épocas anteriores, que han traído a esa zona del país una arquitectura marcada por el estilo colonial.

42 Estación de Puebla de Sanabria (Zamora), situación, 2024.

43 Estación de Ribadeo (Lugo), situación, 2024.

44 Estación de Puebla de Sanabria (Zamora), 2024.

45 Estación de Ribadeo (Lugo), 2024.

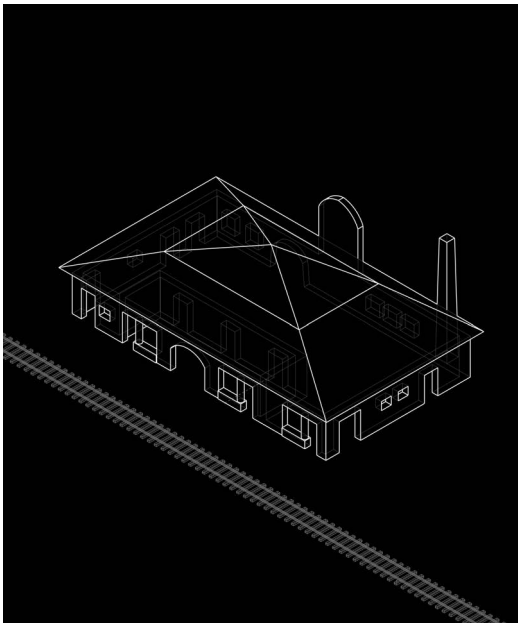


44

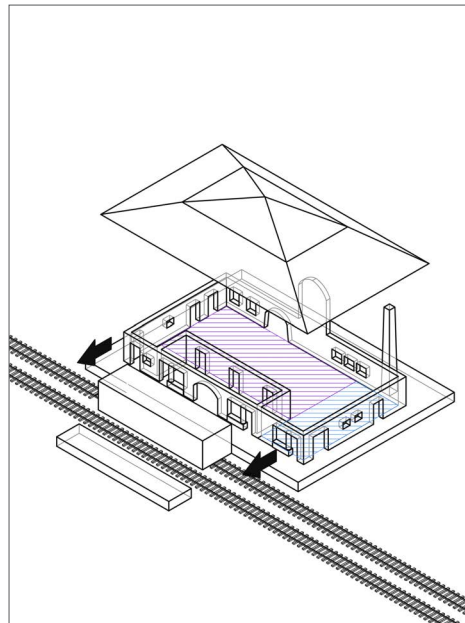


45

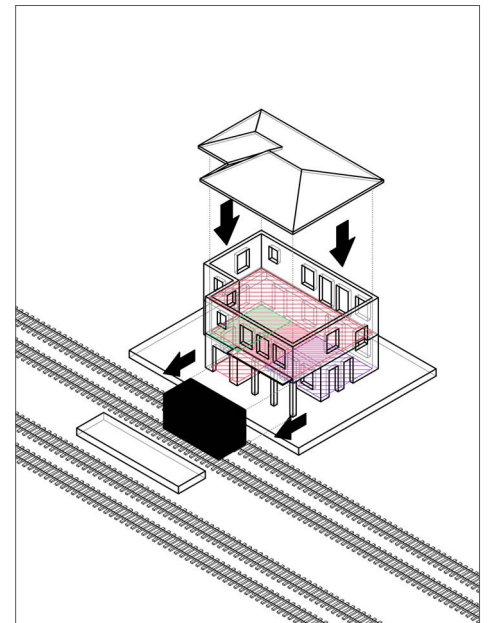
TIPO B3



PUEBLA DE SANABRIA



RIBADEU



## TIPO B4

### Caso 11: Estación de Sigüenza

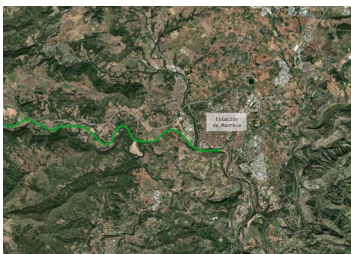


46

Se trata de una gran estación compuesta por tres cuerpos: uno central y dos laterales a los cuales se les añade un torreón en una esquina. La estación ofrece una gran marquesina que no es asemejable a un porche por sus cualidades constructivas. La vocación principal de esta estación es de prestar un servicio íntegro al viajero, además de protegerlo del calor en las etapas más agrestes del año.

Está situada en el centro de la comarca de la Serranía de Guadalajara, de clima mediterráneo continentalizado y bañada por los ríos Jarama y Henares en sus cursos tempranos. Su economía se ha basado tradicionalmente en el sector agropecuario y la apicultura, a la vez que ha sido un centro importante de producción de artesanía por los grandes núcleos de población que atesora. Actualmente es un destino turístico con dedicación especial al turismo activo.

### Caso 12: Estación de Manresa



47

Este edificio es singular por su carácter longitudinal y por recrecer los cuerpos laterales frente a un cuerpo central mermado. También presenta una ligera modificación del tipo en cuanto a la distribución de programas, ya que encontramos programa residencial en la planta baja de un cuerpo lateral, probablemente destinada a este uso por las necesidades de la estación.

La economía que ha dominado la comarca y el municipio de Manresa ha sido tradicionalmente industrial. Vinculada al textil, la industria química y la metalúrgica, la estación ha supuesto un importante nodo industrial, algo que atestiguan las condiciones infraestructurales de la estación. La estación en sí incorpora un importante espacio de viajeros, que se extiende al exterior mediante una gran marquesina que recorre el largo de la estación.

46 Estación de Sigüenza (Guadalajara), situación, 2024.

47 Estación de Manresa (Barcelona), situación, 2024.

48 Estación de Sigüenza (Guadalajara), 2024.

49 Estación de Manresa (Barcelona), 2024.

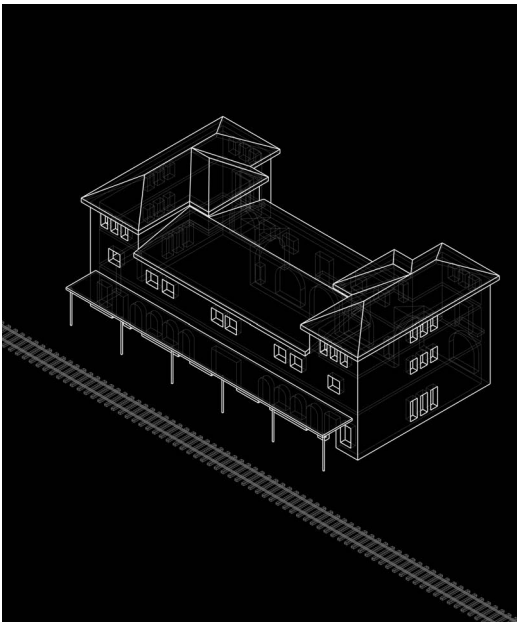


48

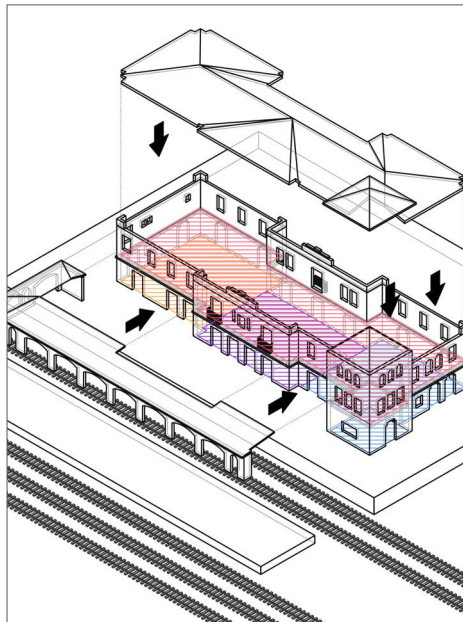


49

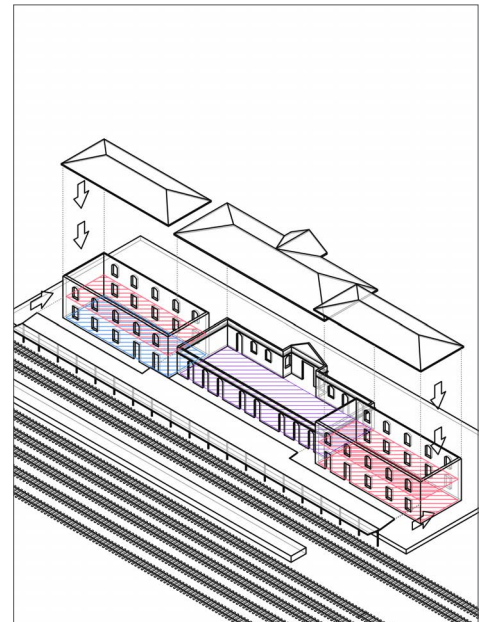
**TIPO B4**



**SIGÜENZA**



**MANRESA**



5

## CONCLUSIONES

Desde el principio era inteligible que la tarea que se ponía encima de la mesa iba a requerir un esfuerzo importante entregado a un propósito ignoto, alentador y muy fragmentado. La labor inicial consistió en materializar lo que hasta el momento habían sido ilusiones: llegar a condensar el conjunto de la geografía patrimonial ferroviaria en seis tipologías edificatorias. Este proceso exigió poner en duda tanto el entendimiento de este patrimonio como su situación simbólica, porque hasta el momento había sido tratado como el recuerdo nostálgico de una arquitectura apagada.

La incorporación de España al mercado internacional de países ha modificado la forma en que entendemos el transporte. Para este país el tren y en especial, la alta velocidad, significan progreso y competitividad, una suerte de elemento de comparación en virtud del cual podemos asegurar tácitamente nuestra posición en el mundo. Lo que ignoramos es que llevamos a rastras el deterioro silencioso de otra infraestructura que, si para algo ha servido, es realmente para construir socioculturalmente (y económicamente, si) la realidad que nos concierne como conjunto, tanto para dentro como para fuera. Aunque la intención inicial no pretendía adquirir este tono ensayístico, la inercia ha conducido naturalmente a su incorporación y se ha considerado lo suficientemente eficaz para ubicarse entre la crítica y la creación.

Para enfocar conceptualmente esta investigación, la introducción pretende anticipar al lector sobre lo que encontrará en este trabajo. No se ha tratado de elaborar un simple inventario de estaciones en función de sus cualidades físicas o visibles. De lo que se trataba era de poner en valor un conjunto olvidado de estaciones mediante su reconocimiento físico y el diagnóstico de su entorno, sin olvidar la magnánime influencia de las corrientes internacionales, que frenarían el desarrollo de cualquier iniciativa patrimonial antieconómica.

Se ha querido incidir con especial hincapié en el método seguido para el análisis, ya que la importancia que ha tenido el trabajo gráfico y cartográfico sólo pueden ser comprendidos en un capítulo de explicación somera de las herramientas utilizadas. Para esto también ha sido fundamental la revisión bibliográfica realizada. Aparte de su contribución directa, el haber resumido, comprendido, incorporado o arraigado lo que los autores escriben en sus textos ha contribuido a enriquecer el cuerpo léxico e ideológico del estudio. A todas luces, la mirada crítica sólo puede engendrarse en la formación de un pensamiento, una forma de estar en el mundo; una cultura que actúe frente al mundo desde la reflexión y la coyuntura.

El marco teórico ha servido para profundizar sobre los temas que rondaban teóricamente al estudio, pero que no podían traerse de otra manera que de forma escrita. La historia del ferrocarril, el cómo de sobrevino la alta velocidad, una crítica a lo académico cuando habla sobre lo rural o la forma en que el paisaje cultural da una oportunidad de cambio son los temas que han visto su hogar en este segundo capítulo. Aunque suele tratarse de una sección abigarrada en ocasiones, demasiado prescindible en otras, en este texto se ha querido darle importancia como parte de la comprensión global del trabajo, no como un fascículo fácilmente descartable.

Si bien era necesaria una definición sobre el objeto de estudio, aquí se ha realizado una descripción densa y pormenorizada

de éste. Empezamos con la definición de débil tráfico para acoplarlo al territorio nacional y tejer así una red de líneas con características compartidas a lo largo y ancho de nuestra geografía. Poco después entramos en la definición técnica de línea ferroviaria, sin excluir su dimensión histórica y aportando la visión renovada que aporta esta comprensión holística que ha querido imbuir este estudio. Así, rastreamos toda la información disponible de las líneas, tanto históricas como paisajísticas, incluyendo geografía física y humana, hidrología, edafología, biología, economía, y un largo etcétera de variables disciplinarias que dieron como resultado el análisis de las líneas en su dimensión más rica y compleja.

Con el fin de sintetizar toda esta información, se ha elaborado un mapa que pretende contextualizar las líneas y su entorno. Este mapa está configurado a partir de capas de información de dominio público, y la combinación de estas ha vertido un documento gráfico en el cual pueden observarse todas las categorías que son, precisamente, observables en un mapa de estas características. Finalmente se sintetizó la información en unos párrafos que encadenan una revisión paisajística cultural del territorio vinculado a la Red de Líneas de Débil Tráfico.

Realizada esta necesaria contextualización, el trabajo continuó con la identificación de las estaciones que eran susceptibles de ser analizadas en estos términos. Se realizó una lectura de cada una de las diferentes clasificaciones que existían académicamente para el análisis de las líneas, para adecuarlas al estudio particular y el inventario posterior. En este punto fueron descartadas estaciones pertenecientes a núcleos urbanos e instalaciones logísticas. Como parte última de este capítulo se integraron los tipos de estación identificados de forma preliminar, en el orden exacto a como se ha realizado el trabajo científico.

La siguiente sección se dedicó a explicar qué incluye y cómo se realizó el inventario. Tras describir los parámetros que se han tenido en cuenta, se dio rienda suelta a la crítica de los tipos en su dimensión teórica mediante la comparación crítica con los casos de estudio seleccionados. Estos casos de estudio provenían del inventario, cuya propia realización acumuló la experiencia necesaria para identificar las características de cada estación y encasillarlas en un tipo cerrado en función de sus características formales. Así llegamos a la conclusión de que los tipos presentados funcionan para entender la complejidad y variedad que se han observado a lo largo del trabajo.

Con todo esto se puede decir que los objetivos planteados al inicio de la investigación han sido alcanzados. De un lado, el análisis crítico de la historia del ferrocarril y cómo esta evolución ha influido en la población y el medio pueden respirarse a lo largo de todo el texto. Es importante destacar la forma en que la historia de este medio de transporte ha construido símbolos, índices e iconos con significados que transitan de un territorio a otro, con la promesa de que su magnitud es proporcional a su eficacia. De este modo, el entendimiento de la estación en el entorno rural, o incluso la mera incorporación de la propia línea a los municipios han condicionado la forma en que las personas se relacionaban con el ambiente que les era próximo. El tren acortaba distancias, aproximaba mercancías y distribuía sin ansiedad los productos de carácter local, que con el tren adquirirían una dimensión comunitaria.

El segundo objetivo era más una premisa, un compromiso con lo existente y lo dado. La visión panorámica y compleja del territorio y la elaboración cuidadosa y selectiva de la cartografía garantizan que el conjunto de arquitecturas analizado se

ha valorado con especial precaución de no incidir sobre categorías ya exploradas. Es incuestionable que un trabajo de investigación como es este debe encontrar su razón de ser en el aporte de algo nuevo o diferente a lo ya dicho con anterioridad. El proceso cognitivo humano está fuertemente influido por esta capacidad de acumulación que ha determinado la forma en que la ontología moderna ha hecho el mundo observable. En este caso lo que se aporta no es sólo una descripción gráfica de un patrimonio existente sino la lectura desde otro punto de vista. No es necesaria la inspección técnica de las estaciones si el objetivo siguiente no es el de relacionar o preguntarse qué ha llevado a su degradación.

El tercer objetivo se ha convertido aquí en un resultado, una reflexión sobre la noción de tipo, un manifiesto de teoría de la arquitectura. A partir de los criterios descritos para la identificación de tipos, se puede realizar sin ambigüedades una lectura de todas las estaciones en función de su acomodo a uno de estos seis tipos. Por la extensión temporal de este trabajo, plantear su aplicación a todos los casos del inventario ha resultado inabarcable, por lo que se invita al lector a tomar esto como un sistema, una metodología para observar, criticar y poner en valor las cualidades del patrimonio observable, en particular de las estaciones, apartaderos, apeaderos y cargaderos de las líneas de ferrocarril.

En definitiva, este trabajo (de fin de grado) quiere posicionarse entre el ensayo y la investigación para reconfigurar epistemológicamente la observación del patrimonio ferroviario en desuso o abandono al tiempo que propone un sistema de clasificación tipológica aplicado al tipo de edificación que tenemos entre manos. Con el fin último de poner en valor estos espacios desde una mirada crítica y de carácter territorial, no solo como vestigios materiales de una infraestructura obsoleta, sino como elementos activos de la memoria colectiva, con capacidad para reactivar imaginarios, repensar el paisaje contemporáneo y contribuir a nuevas formas de habitar y gestionar el territorio. En ese cruce entre lo que fue, lo que queda y lo que aún puede ser, es donde se sitúa esta investigación, con la voluntad de aportar herramientas conceptuales y visuales, patrimoniales y políticas que nos permitan, quizá, volver a mirar con otros ojos esos lugares que el relato del progreso dejó atrás.

*“Este trabajo pretende ser una carta sin remitente a todos aquellos seres humanos que conviven con una línea férrea en abandono parcial o total, invitándoles a explorar más allá de los márgenes de la memoria individual y a reconstruir colectivamente una realidad fragmentada en una labor antropológica sin precedentes.”*







## Referencias bibliográficas con anotaciones

- Aguilar Civera, I. (1998). El ferrocarril: legado cultural y patrimonio. En *Actas del I Congreso Internacional "150 años de historia ferroviaria"* (pp. 655–662). Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Recuperado de: <https://www.docutren.com/historiaferroviaria/Alicante1998/pdf/56.pdf>
- Este artículo aportó una revisión sobre la patrimonialización del ferrocarril en España.
- Adif (2024). *Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de ADIF-Alta Velocidad (ADIF-AV)*, Anexo 1. 28 de octubre de 2024. Recuperado de: <https://www.boe.es/boe/dias/2024/10/28/pdfs/BOE-A-2024-22140.pdf>
- Este texto fue la fuente de la clasificación original de las líneas de débil tráfico.
- Berrocal, A. B. y Zamorano C. (2025). En edición e imprenta. Acceso mediante proyecto de investigación TOUR&RAIL.
- Este libro es la base de metodología, definición y descripción de la evolución histórica de las líneas. Hay fragmentos que se han traído textualmente debido a su carácter informativo, el cual no se podía encontrar más avanzado en ningún recurso. Es el volumen impreso que reúne el trabajo de campo realizado por el equipo de la UPM dentro del proyecto TOUR&RAIL.
- Bugarin, M. R. (1996). Soluciones para líneas de débil tráfico. En C. Nárdiz & M. R. Bugarin (Coords.), *El ferrocarril en el noroeste de España* (pp. 239–269). Árbol Académico.
- Este texto contiene una de las primeras definiciones de débil tráfico, utilizada en el capítulo 3 del trabajo.
- Comín, F. C. (1998). *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Anaya.
- Este libro es básico para comprender la historia del ferrocarril. Se utilizó en las fases preliminares de investigación.
- Cruz Artacho, S. (2024). La cuestión territorial en España: debate y problema histórico en A. Galera Victoria (Coord.), *La cuestión territorial en España* (pp. 3-23). Comares.
- El artículo de S. Cruz Artacho es una revisión de la despoblación desde una mirada jurídica e histórica, muy útil para la elaboración del apartado tres del segundo capítulo.
- Gazapo de Aguilera, D. I., & Lapayese Luque, C. (Dirs.). (2010). *La construcción del paisaje. I: Curso de doctorado, proyectos DPA* (1ª ed.). Mairia.
- En este texto se inscriben ideas sobre el paisaje cultural y su construcción.
- Indxmundi (2020, 1 de enero). *Densidad de población* [CIA World Factbook]. Recuperado de: <https://www.indexmundi.com/g/r.aspx?v=21000&l=es>
- [Fuente de datos]

López Pita, A. (2006). Apuntes para la historia de la alta velocidad por ferrocarril en Europa en *IV Congreso de Historia Ferroviaria: Málaga, septiembre 2006*. Recuperado de <https://www.docutren.com.es/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/VII14.pdf>

Esta conferencia fue fundamental para la elaboración del capítulo Marco Teórico. Realiza una revisión materialista de la incorporación la alta velocidad ferroviaria en los diferentes países de Europa y su estrecha relación con la vanguardia tecnológica.

Lipovetsky, G. (2006). *Los tiempos hipermodernos* (S. Grar, Trad.). Barcelona: Anagrama. (Obra original publicada en 2004)

En este corto libro se realiza una descripción sociológica de la hipermodernidad, entendida esta como la superación de la posmodernidad. Es una fuente teórica de gran valor para comprender mejor el texto.

Rudolph, F., Riach, N., & Kees, J. (2023). *Development of transport infrastructure in Europe: Exploring the shrinking and expansion of railways, motorways and airports*. T3 Transportation Think Tank / Wuppertal Institute.

Este texto se ha utilizado como fuente de información sobre el desarrollo de los tejidos del transporte europeos, atendiendo especialmente a la decadencia del ferrocarril regional.

Ministerio de Transporte y Agenda Urbana (2024). *Atlas de densidad de población en España*. Recuperado de: <https://atlasau.mitma.gob.es/#c=indicator&i=pobevo.densidad&s=2024&view=map1>

[Fuente de datos]

Montes Fernández, F. J. (2024). *La España rural*. Anuario Jurídico y Económico Escurialense, (57), 621–646. Recuperado de: <https://doi.org/10.54571/ajee.631>

En este texto, F. J. Montes Fernández realiza una revisión crítica de lo que conocemos como España rural, haciendo especial hincapié en cómo este término se ha construido en torno a un mundo académico profundamente alejado de su propia naturaleza, lo cual resulta paradójico e inútil. Se ha querido traer este punto de vista en el apartado dedicado a la España rural dentro del Marco Teórico del presente trabajo.

Molinero Hernando, F. (2006). La evolución de la agricultura en España: Tradición, modernización y perspectivas en *Norba. Revista de Geografía*, 11, pp. 85–106. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2232069>

Este texto se ha consultado para el análisis económico e industrial de las comarcas por donde transcurre la RLDT.

Muñoz Rubio, M. (2016). *Renfe, 75 años de historia (1941–2016)* (1.ª ed.). Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

El artículo escrito por el profesor M. Muñoz Rubio ha contribuido especialmente al entendimiento de la evolución histórica del ferrocarril como medio de transporte tanto en Europa en general como en España en particular.

Pevsner, N. (1980). *Historia de las tipologías arquitectónicas*. (2ª ed.). Gustavo Gili. (Obra original publicada en 1976).

De este texto se extrae la historia de la tipología estación de ferrocarril mencionada en el capítulo 3 del texto.

Sánchez Blanco, V. (1994). *Desarrollo de las líneas férreas en Europa: Aspectos históricos. La red de transportes ferroviarios españoles*. Cuadernos de Estrategia, (71), 23–30. ISSN 1697-6924.

Este texto ha sido la base para la elaboración del primer apartado del Marco Teórico.

Simmel, G. (1998). *El individuo y la libertad: Ensayos de crítica de la cultura* (S. Mas, Trad.). Península. (Obra original publicada en 1917)

Este volumen aglutina diferentes ensayos filosóficos y sociológicos que Georg Simmel (1858-1918) elaboró durante su vida. En concreto, se ha utilizado el ensayo Las grandes urbes y la vida del espíritu como un soporte a las afirmaciones realizadas sobre el sistema capitalista en el Marco Teórico del presente trabajo.

## Procedencia de las imágenes

**3** R. de Valerio para Air France, *París-Londres en 1h30*, 1979. Tomado de *Catawiki*, recuperado el 14 de abril de 2025, <https://www.catawiki.com/es/l/94989064-roger-de-valerio-air-france-paris-londres-en-1h30-decada-de-1970>

**4** Cartel publicitario de la Midland Railway, 1907. Tomado de UK National Archives, recuperado el 26 de mayo de 2025, [https://beta.nationalarchives.gov.uk/explore-the-collection/explore-by-topic/transport-and-travel/victorian-and-edwardian-travel-posters/?utm\\_source=chatgpt.com](https://beta.nationalarchives.gov.uk/explore-the-collection/explore-by-topic/transport-and-travel/victorian-and-edwardian-travel-posters/?utm_source=chatgpt.com)

**5** Mapa de la red de Ferrocarriles de España y Portugal y Zona de protectorado español en Marruecos, 1937. Autor: Enrique Soler. Tomado del Instituto Geográfico Nacional, recuperado el 25 de mayo de 2025, <https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/028644.html>

**6** Cargadero de Llano de la granja (Badajoz), 2024. Autora: Equipo UPM. Prof. Alicia López. Tomado de TOUR&RAIL.

**7** Apeadero de Pollos (Valladolid), 2024. Equipo UPM. Prof. Alicia López. Tomado de TOUR&RAIL.

**8** Apartadero de Épila (Zaragoza), 2024. Equipo UPM. Prof. Eduardo de la O, Eduardo de Nó y Diego Toribio. Tomado de TOUR&RAIL.

**9** Mapa de superposición de la RLDT sobre la RFIG, 2025. Elaboración propia con información geográfica del IGN, Esri, Ministerio de Transportes y Agenda Urbana y Proyecto TOUR&RAIL.

**10** Mapa de contexto de la RLDT sobre la densidad de población de los municipios españoles, 2025. Elaboración propia con información geográfica del IGN, Esri y el Ministerio de Transportes y Agenda Urbana.

**11** Línea 410 Linares - Baeza, 2024. Equipo UPM. Prof. Clara Zamorano. Tomado de TOUR&RAIL.

**12** Línea 154 Toral de los Vados - Lugo de Llanera,

2024. Equipo UPM. Prof. Juan Gómez. Tomado de TOUR&RAIL.

**13** Apartadero - cargadero de San Vicente de Alcántara, 2024. Equipo UPM. Prof. Carlos Romero. Tomado de TOUR&RAIL.

**14** Playa de vías y carbonera en la Línea Ponferrada - Villablino, 2024. Equipo UPM. Prof. Ana Belén Berrocal. Tomado de TOUR&RAIL.

**15** Esquema simplificado de un apeadero cerrado con sus elementos principales. Elaboración propia.

**16** Esquema básico de un cargadero, con un edificio dedicado para el movimiento de mercancías. Elaboración propia.

**17** Esquema básico de un apartadero con edificio principal sin uso público. Elaboración propia.

**18** Esquema básico de una estación, con edificio principal en uso para el servicio de viajeros. Elaboración propia.

**19** Evolución de la tipología de estaciones de tren según N. Pevsner, 2025. Elaboración propia.

**20** Estación de Medina del Campo (Valladolid), 2021. Autor: Zarateman. Tomada de Wikipedia Archive, recuperada el 12 de mayo de 2025, [https://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n\\_de\\_Medina\\_del\\_Campo#/media/Archivo:Medina\\_del\\_Campo\\_-\\_Estaci%C3%B3n\\_de\\_ADIF\\_01.jpg](https://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_de_Medina_del_Campo#/media/Archivo:Medina_del_Campo_-_Estaci%C3%B3n_de_ADIF_01.jpg)

**21** Estación de Madrid - Delicias, 2018. Tomada de Metalocus, recuperada el 28 de mayo de 2025, <https://www.metalocus.es/es/noticias/el-museo-del-ferrocarril-antigua-estacion-de-delicias-en-open-house-madrid-2018>

**22** Alzado frontal del proyecto de la estación de Madrid - Atocha, 1858. Tomada de Madrid, Patrimonio Cultural y Paisaje Urbano, recuperado el 28 de mayo de 2025, <https://patrimoniopaisaje.madrid.es/portales/monumenta/es/>

Monumentos-y-Edificios-Singulares/Edificios-singulares/Estacion-de-Atocha/?vgnextfmt=default&vgnextoid=2f18f-7d9560a4510f7d9560a45102e085a0aRCRD&vgnnextchannel=83bc3c-b702aa4510VgnVCM1000008a4a900aRCRD

**23** Leyenda para la clasificación tipológica en función de los elementos formales reconocibles en cada edificio. Elaboración propia.

**24** Apartadero de Humanes de Mohernando (Guadalajara), instalación de climatización, 2024. Equipo UPM. Prof. Rodrigo de la O. Tomado de TOUR&RAIL.

**25** Estación de Fontanar (Guadalajara), gráficas, 2024. Equipo UPM. Prof. Rodrigo de la O. Tomado de TOUR&RAIL.

**26** Apeadero de Huelma (Jaén), situación, 2024. Elaboración propia a partir de la información cartográfica de Esri y IGN.

**27** Apeadero de San Cosme (Asturias), situación, 2024. Elaboración propia a partir de la información cartográfica de Esri y IGN.

**28** Apeadero de Huelma (Jaén), 2024. Equipo UPM. Prof. Clara Zamorano. Tomado de TOUR&RAIL

**29** Apeadero de San Cosme (Asturias), 2024. Equipo UPM. Prof. Juan Gómez. Tomado de TOUR&RAIL.

**30** Apeadero de Golmés (Lleida), situación, 2024. Elaboración propia a partir de la información cartográfica de Esri y IGN.

**31** Apeadero de Ferreruela de Tábara (Zamora), situación, 2024. Elaboración propia a partir de la información cartográfica de Esri y IGN.

**32** Apeadero de Golmés (Lleida), 2024. Equipo UPM. Prof. David Escudero. Tomado de TOUR&RAIL.

**33** Apeadero de Ferreruela de Tábara (Zamora), 2024. Equipo UPM. Prof. Alicia López. Tomado de TOUR&RAIL.

**34** A-C de Espinosa de Henares (Guadalajara), situación, 2024. Elaboración propia a partir de la información

cartográfica de Esri y IGN.

**35** A-C de Hellín (Albacete), situación, 2024. Elaboración propia a partir de la información cartográfica de Esri y IGN.

**36** A-C de Espinosa de Henares (Guadalajara), 2024. Equipo UPM. Prof. Rodrigo de la O. Tomado de TOUR&RAIL.

**37** A-C de Hellín (Albacete), 2024. Equipo UPM. Prof. Nicolás Mariné. Tomado de TOUR&RAIL.

**38** Apartadero de Santa Lucía (Asturias), situación, 2024. Elaboración propia a partir de la información cartográfica de Esri y IGN.

**39** Apartadero de Miraflores de la Sierra (Madrid), situación, 2024. Elaboración propia a partir de la información cartográfica de Esri y IGN.

**40** Apartadero de Santa Lucía (Asturias), 2024. Equipo UPM. Prof. Juan Gómez. Tomado de TOUR&RAIL.

**41** Apartadero de Miraflores de la Sierra (Madrid), 2024. Equipo UPM. Diego Toribio. Tomado de TOUR&RAIL.

**42** Estación de Puebla de Sanabria (Zamora), situación, 2024. Elaboración propia a partir de la información cartográfica de Esri y IGN.

**43** Estación de Ribadeo (Lugo), situación, 2024. Elaboración propia a partir de la información cartográfica de Esri y IGN.

**44** Estación de Puebla de Sanabria (Zamora), 2024. Tomada de Wikipedia Archive, recuperada el 20 de mayo de 2025, [https://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n\\_de\\_Puebla\\_de\\_Sanabria#/media/Archivo:Estaci%C3%B3n\\_de\\_Puebla\\_de\\_Sanabria2.jpg](https://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_de_Puebla_de_Sanabria#/media/Archivo:Estaci%C3%B3n_de_Puebla_de_Sanabria2.jpg)

**45** Estación de Ribadeo (Lugo), 2024. Equipo UPM. Prof. Juan Gómez. Tomado de TOUR&RAIL

**46** Estación de Sigüenza (Guadalajara), situación, 2024. Elaboración propia a partir de la información cartográfica de Esri y IGN.

**47** Estación de Manresa (Barcelona), situación, 2024. Elaboración propia a partir de la información cartográfica de Esri y IGN.

**48** Estación de Sigüenza (Guadalajara), 2024. Tomada de Wikipedia Archive, recuperada el 12 de mayo de 2025, [https://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n\\_de\\_Sig%C3%BCenza#/media/Archivo:Estaci%C3%B3n\\_de\\_Sig%C3%BCenza\\_02.jpg](https://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_de_Sig%C3%BCenza#/media/Archivo:Estaci%C3%B3n_de_Sig%C3%BCenza_02.jpg)

**49** Estación de Manresa (Barcelona), 2024. Tomada de Wikipedia Archive, recuperada el 12 de mayo de 2025, [https://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n\\_de\\_Manresa#/media/Archivo:003\\_Estaci%C3%B3n\\_de\\_Manresa\\_\(Renfe\).jpg](https://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_de_Manresa#/media/Archivo:003_Estaci%C3%B3n_de_Manresa_(Renfe).jpg)





## AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, gracias a mi tutora, Graziella, por tu paciencia, tu implicación y tu disponibilidad absoluta. Gracias también a Clara y a Ana, coordinadoras del proyecto TOUR&RAIL, por dejarme participar de este proyecto y ayudarme a construir este trabajo.

Gracias también a Rojo, porque indirectamente has formado parte de este trabajo y transformado mi forma de entender la realidad y la arquitectura.

A Marta, por revisar, anotar, corregir, acompañar y resumir este trabajo. Por ser una colaboradora constante y crítica.

A Ángela por su labor documental y crítica que tanto trabajo ha ahorrado.

A mis amigos por estar presentes y por ponernos en crisis. A mis padres, por su ayuda silenciosa pero imprescindible.

A Iago, por haber estado siempre e intensificado todo lo que aquí se escribe; porque tenemos que hablar de muchas cosas, compañero.

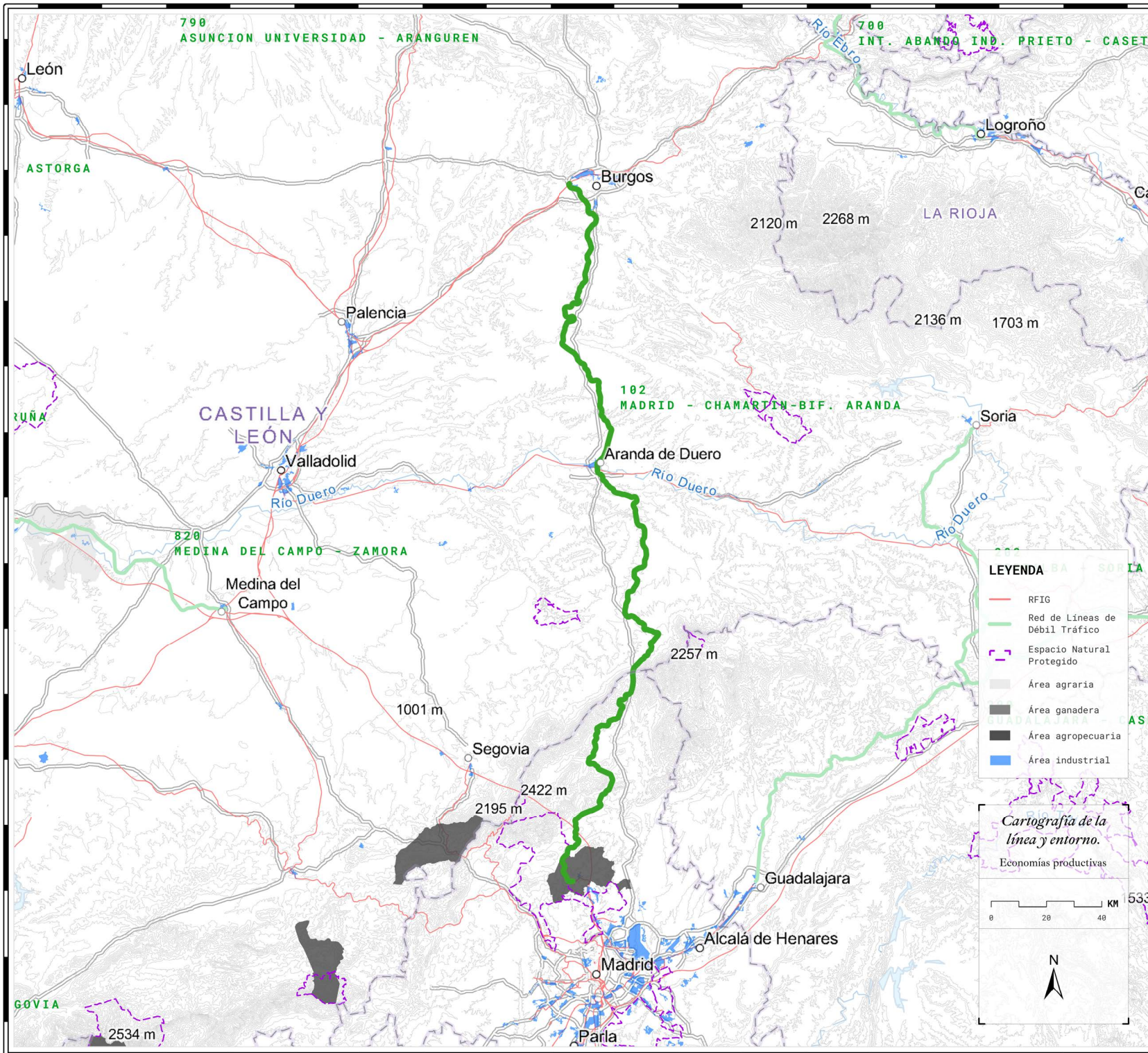
Y gracias a Oskar, por hacer un poco menos humana esta escuela y ser un espejo en el que mirarse.



## **Anexo documental:** La Red de Líneas de Débil Tráfico

LÍNEAS + ESTACIONES





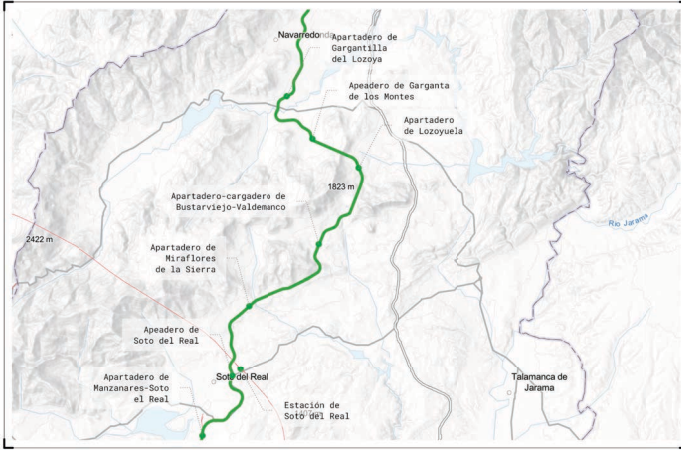
- SOTO DEL REAL (P.K. 43,270)
- MIRAFLORES DE LA SIERRA (P.K. 49,495)
- BUSTARVIEJO - VALDEMANCO (P.K. 57,993)
- VALDEMANCO (P.K. 60,683)
- LOZOYUELA (P.K. 65,293)
- GARGANTILLA DE LOS MONTES (P.K. 69,667)
- GARGANTILLA - LOZOLLA (P.K. 75,223)
- NAVARREDONDA - SAN MAMÉS (P.K. 79,656)
- GASCONES - BUITRAGO (P.K. 86,079)
- BRAOJOS - LA SERNA (P.K. 89,744)
- LA SERNA DEL MONTE (P.K. 92,839)
- LA ACEBEDA (P.K. 96,357)
- ROBREGORDO - SOMOSIERRA (P.K. 100,535)
- SANTO TOMÉ DEL PUERTO (P.K. 109,400)
- RIAZA (P.K. 120,987)
- BOCEGUILLAS (P.K. 135,206)
- CAMPO DE SAN PEDRO (P.K. 149,399)
- MADERUELO - LINARES (P.K. 157,990)
- SANTA CRUZ DE LA SALCEDA (P.K. 171,181)
- FUENTELCÉSPED - SANTA CRUZ (P.K. 173,753)
- ARANDA DE DUERO - MONTECILLO (P.K. 184,631)
- GUMIEL DE IZÁN (P.K. 198,000)
- FONTIOSO - CILLERUELO DE A. (P.K. 220,032)
- LERMA (P.K. 232,935)
- VILLAMAYOR DE LOS MONTES (P.K. 249,723)
- SARRACÍN (P.K. 265,994)
- BIFURCACIÓN DE ARANDA (P.K. 280,600)

○ Estación demolida  
○ Estación descartada de la RLDT

L102



# APARTADERO DE MIRAFLORES DE LA SIERRA



FECHA PROYECTO **1926**

FECHA INAUGURACIÓN **1968**

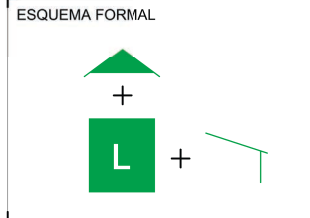
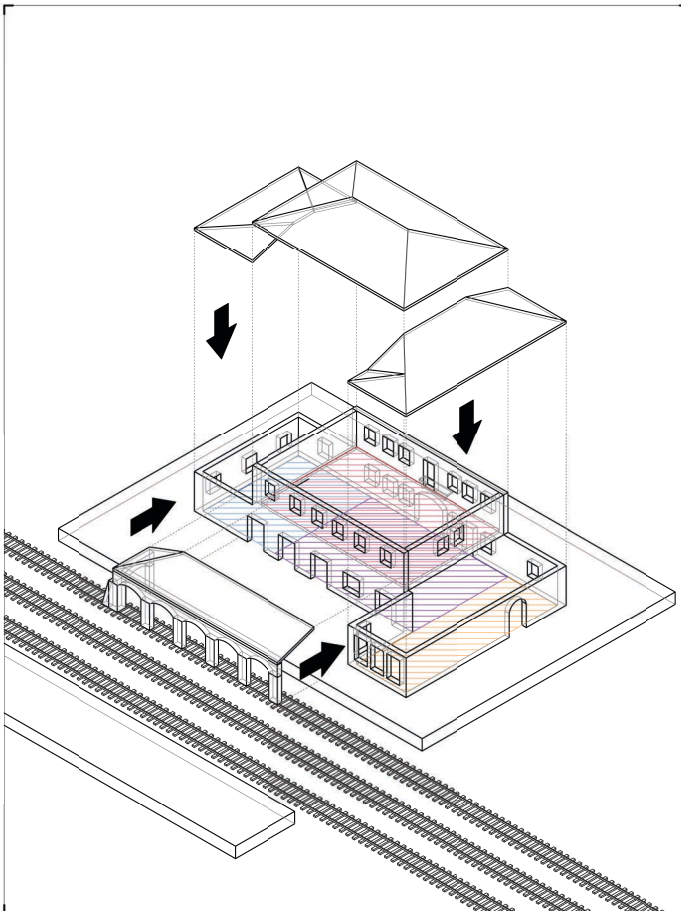
PROMOTOR  
**Estado Español  
ADIF  
RENFE**

Nº ANDENES **2**

Nº VÍAS **3**

## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

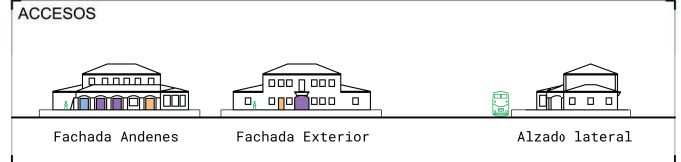
Edificio formado por un volumen compacto de doble planta bajo una cubierta a cuatro aguas y provista de una marquesina original y del mismo estilo y construcción que la estación. La estación albergaba programa residencial en la planta primera y espacio para viajeros, servicios y maquinaria en la planta baja. Se observa que parte de la estación se convirtió posteriormente en restaurante tras el cese del servicio regional de tren.



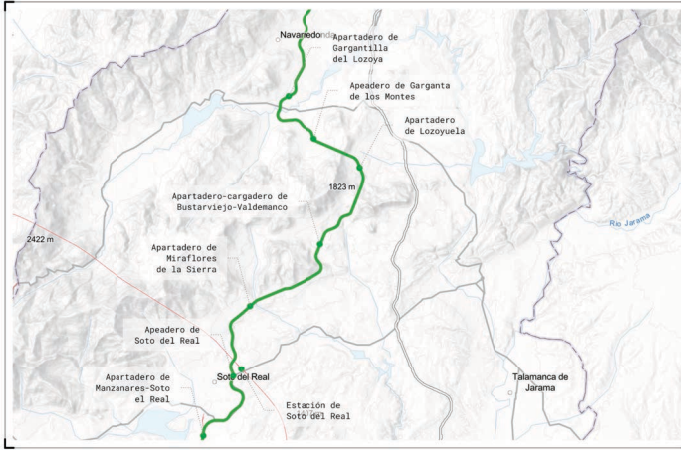
- ELEMENTOS FORMALES
- VOLUMETRÍA
- Volumen unico
  - Volumen doble
  - Volumen triple en simetría
  - Volumen triple asimétrico
  - Conjunto desagrupado
- ESPACIO DE AGUARDA
- Marquesina empotrada
  - Marquesina apoyada
  - Marquesina doble
  - Marquesina - terraza
  - Porche
  - Sin espacio de aguarda
- ELEMENTO DE CUBIERTA
- Cubierta inclinada a dos aguas
  - Cubierta inclinada a cuatro aguas
  - Cubierta inclinada a un agua
  - Cubierta plana



- LEYENDA
- Uso residencial
  - Uso viajeros
  - Uso maquinaria
  - Uso comercial
  - Mixto



# APARTADERO – CARGADERO DE BUSTARVIEJO – VALDEMANCO



FECHA PROYECTO **1926**

FECHA INAUGURACIÓN **1968**

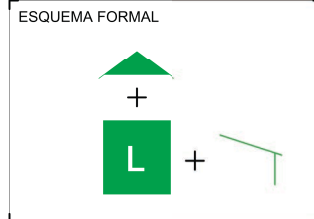
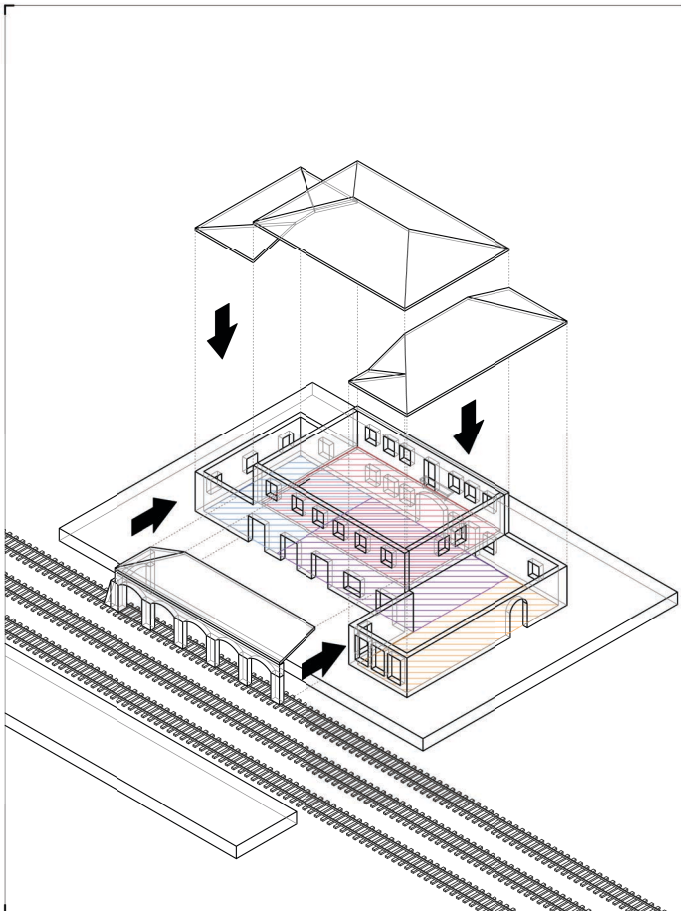
PROMOTOR  
**Estado Español  
ADIF  
RENFE**

Nº ANDENES **2**

Nº VÍAS **3**

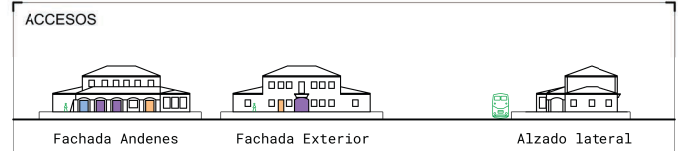
## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

Edificio formado por un volumen compacto de doble planta bajo una cubierta a cuatro aguas y provista de una marquesina original y del mismo estilo y construcción que la estación. La estación albergaba programa residencial en la planta primera y espacio para viajeros, servicios y maquinaria en la planta baja.

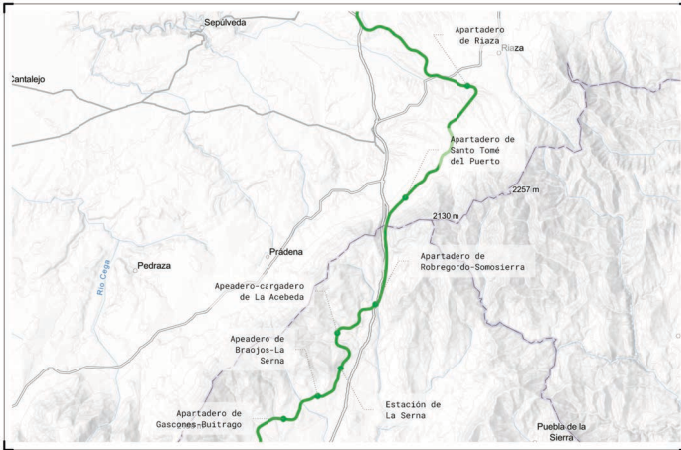


- ELEMENTOS FORMALES
- VOLUMETRÍA
- Volumen único
  - Volumen doble
  - Volumen triple en simetría
  - Volumen triple asimétrico
  - Conjunto desagrupado
- ESPACIO DE AGUARDA
- Marquesina empotrada
  - Marquesina apoyada
  - Marquesina doble
  - Marquesina - terraza
  - Porche
  - Sin espacio de aguarda
- ELEMENTO DE CUBIERTA
- Cubierta inclinada a dos aguas
  - Cubierta inclinada a cuatro aguas
  - Cubierta inclinada a un agua
  - Cubierta plana

- LEYENDA
- Uso residencial
  - Uso viajeros
  - Uso maquinaria
  - Uso comercial
  - Mixto



# APARTADERO DE RIAZA



FECHA PROYECTO **1926**

FECHA INAUGURACIÓN **1968**

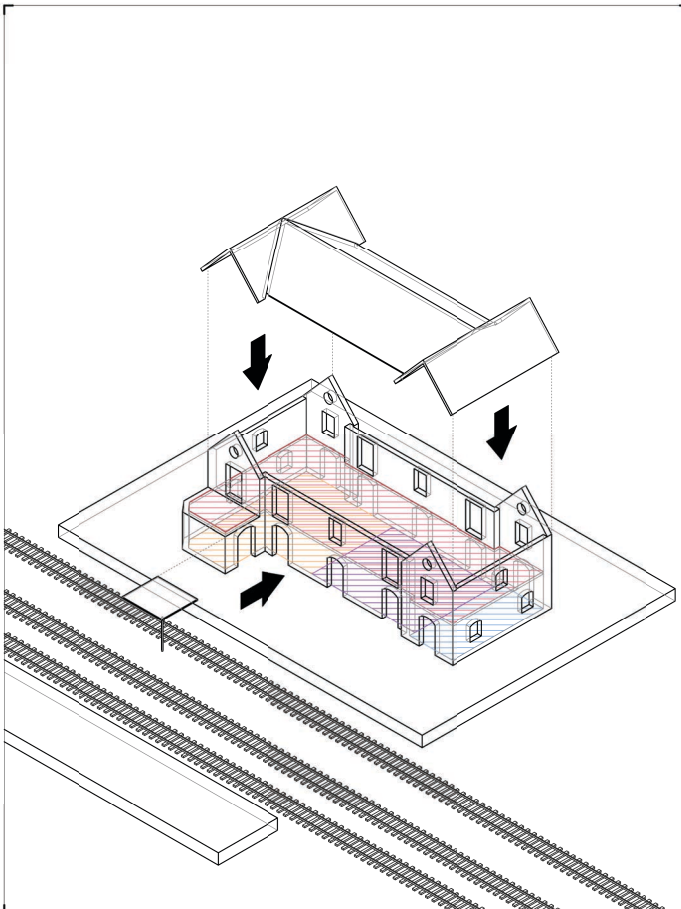
PROMOTOR  
**Estado Español  
ADIF  
RENFE**

Nº ANDENES **2**

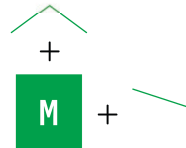
Nº VÍAS **3**

## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

Edificio formado por tres volúmenes dispuestos en simetría bajo una cubierta a dos aguas. La estación se encuentra dividida en dos niveles, el superior dedicado originalmente a programa residencial, quedando el nivel inferior destinado a receptor de pasajeros, servicios y maquinaria. La estación se encuentra parcialmente demolida. La cubierta está construida con pizarra, evocando la arquitectura tradicional preparada ante las inclemencias meteorológicas.



## ESQUEMA FORMAL



## ELEMENTOS FORMALES

### VOLUMETRÍA

- Volumen unico
- Volumen doble
- Volumen triple en simetría
- Volumen triple asimétrico
- Conjunto desagrupado

### ESPACIO DE AGUARDA

- Marquesina empotrada
- Marquesina apoyada
- Marquesina doble
- Marquesina - terraza
- Porche
- Sin espacio de aguarda

### ELEMENTO DE CUBIERTA

- Cubierta inclinada a dos aguas
- Cubierta inclinada a cuatro aguas
- Cubierta inclinada a un agua
- Cubierta plana

## LEYENDA

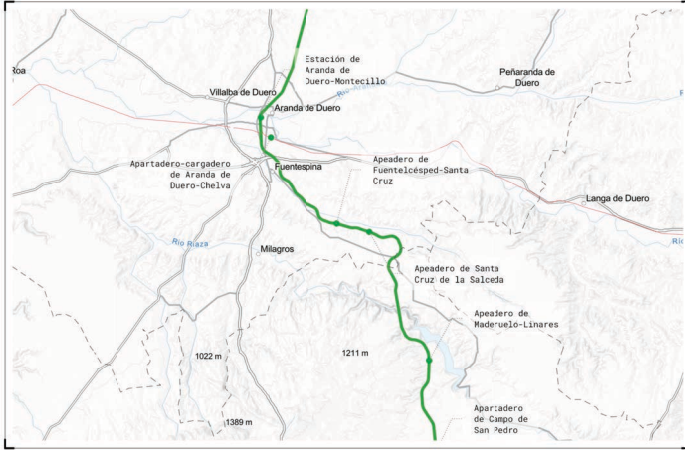
- Uso residencial
- Uso viajeros
- Uso maquinaria
- Uso comercial
- Mixto



## ACCESOS



# ESTACIÓN DE ARANDA DE DUERO - MONTECILLO



FECHA PROYECTO **1926**

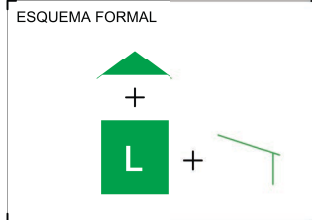
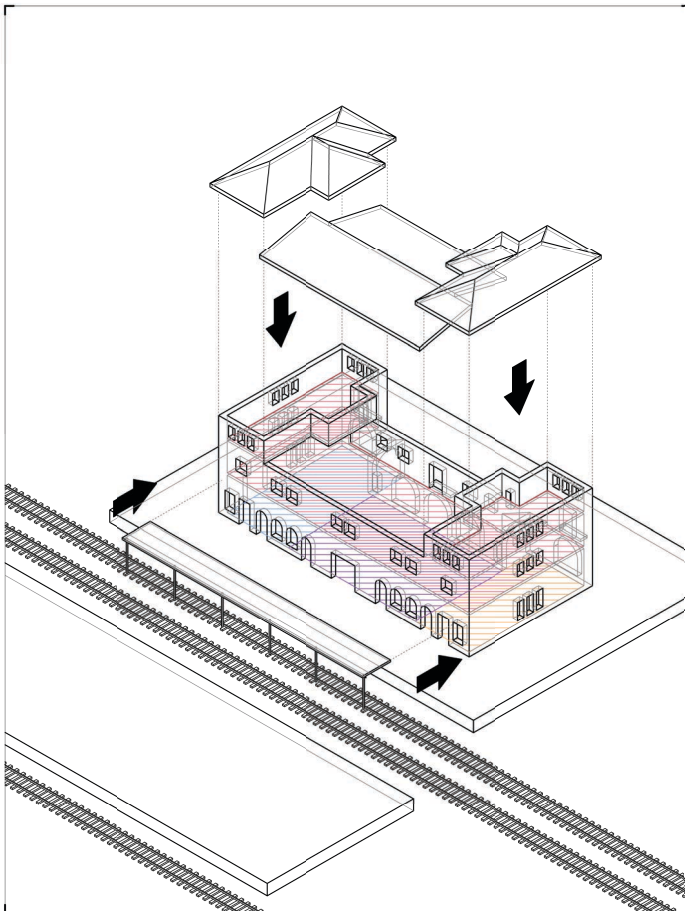
FECHA INAUGURACIÓN **1968**

PROMOTOR  
**Estado Español  
ADIF  
RENFE**

Nº ANDENES **2**

Nº VÍAS **2**

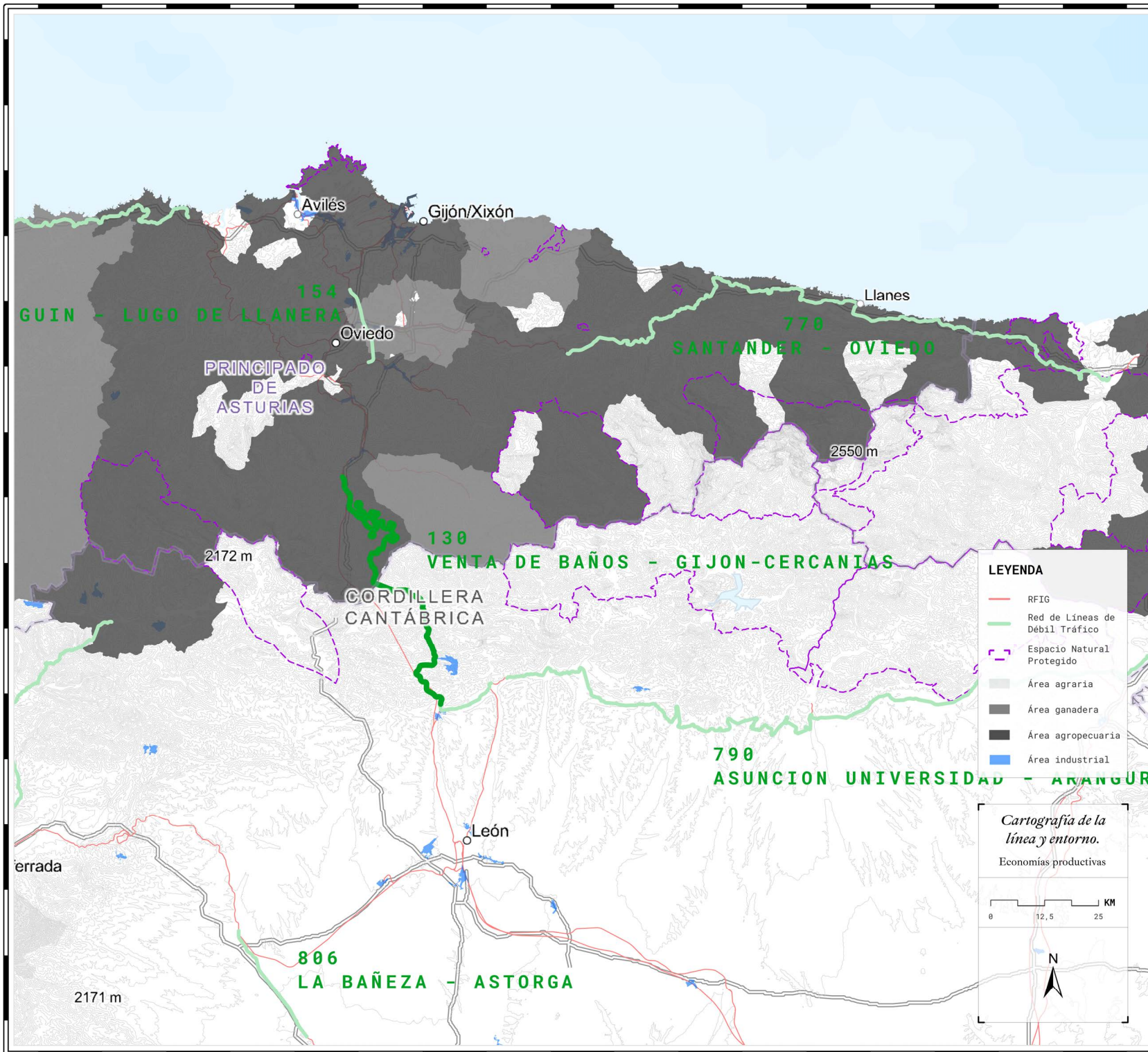
OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN  
Edificio constituido mediante tres volúmenes integrados dispuestos en simetría. Dispone de tres plantas, dos de las cuales dedicadas a residencia, mientras que la planta baja estuvo destinada a viajeros y alojamiento de maquinaria. El espacio bajo cubierta supone una adición volumétrica introducida para albergar más programa residencial. Toda la estación está revocada con monocapa y la cubierta parece haber sido renovada recientemente.



- ELEMENTOS FORMALES
- VOLUMETRÍA
- Volumen único
  - Volumen doble
  - Volumen tripla en simetría
  - Volumen tripla asimétrico
  - Conjunto desagrupado
- ESPACIO DE AGUARDA
- Marquesina empotrada
  - Marquesina apoyada
  - Marquesina doble
  - Marquesina - terraza
  - Porche
  - Sin espacio de aguarda
- ELEMENTO DE CUBIERTA
- Cubierta inclinada a dos aguas
  - Cubierta inclinada a cuatro aguas
  - Cubierta inclinada a un agua
  - Cubierta plana

- LEYENDA
- Uso residencial
  - Uso viajeros
  - Uso maquinaria
  - Uso comercial
  - Mixto





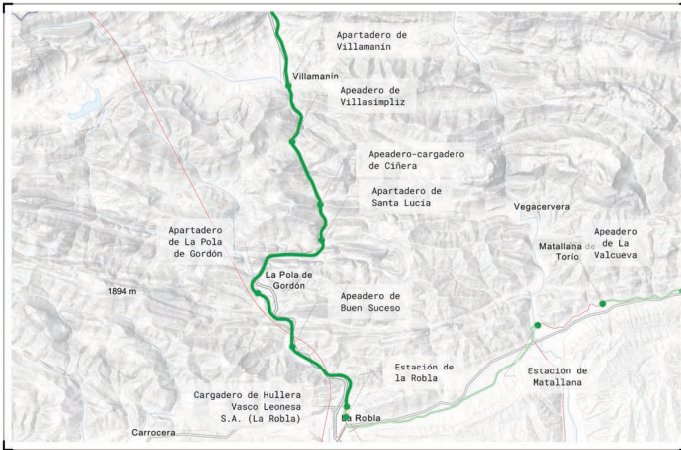
- LA ROBLA (P.K. 25,000)
- VILLALUMBROSO (P.K. 28,200)
- BUEN SUCESO (P.K. 29,800)
- LA POLA DE GORDÓN (P.K. 33,100)
- CISNEROS (P.K. 34,200)
- SANTA LUCÍA (P.K. 37,900)
- CIÑERA (P.K. 39,600)
- VILLASIMPLIZ (P.K. 42,800)
- VILLAMANÍN (P.K. 45,500)
- VILLADA (P.K. 46,000)
- BUSDONGO (P.K. 53,200)
- GRAJAL (P.K. 55,400)
- SAHAGÚN (P.K. 61,000)
- PAJARES (P.K. 62,700)
- CALZADA DEL COTO (P.K. 67,700)
- NAVIDIELLO-PARANA (P.K. 72,200)
- BERCIANOS DEL R. CAMINO (P.K. 74,700)
- EL BURGO RANERO (P.K. 79,500)
- LINARES - CONGOSTINAS (P.K. 82,300)
- MALVEDO (P.K. 88,000)
- VILLAMARCO (P.K. 88,200)
- SANTAS MARTAS (P.K. 95,900)
- PUENTE DE LOS FIERROS (P.K. 95,900)

- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

L130



# ESTACIÓN DE LA ROBLA



FECHA PROYECTO **1840**

FECHA INAUGURACIÓN **1884**

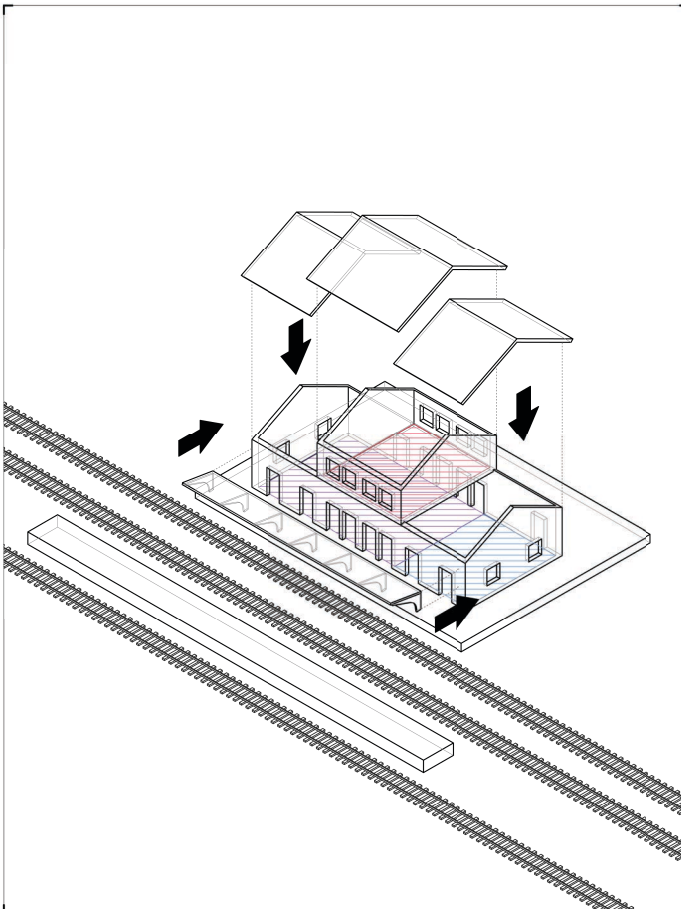
PROMOTOR  
**CCHNE, AGL,  
ADIF, RENFE**

Nº ANDENES **2**

Nº VÍAS **3**

## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

Estación configurada a partir de tres volúmenes simétricos de los cuales el central se eleva albergando el uso residencial que originalmente era destinado al jefe de estación. Se cubre mediante una cubierta a dos aguas sin mansardas y, mediante una marquesina empotrada en el muro lateral del edificio, se crea el espacio de espera presente en esta estación.



## ESQUEMA FORMAL



## ELEMENTOS FORMALES

### VOLUMETRÍA

- Volumen unico
- Volumen doble
- Volumen triple en simetría
- Volumen triple asimétrico
- Conjunto desagrupado

### ESPACIO DE AGUARDA

- Marquesina empotrada
- Marquesina apoyada
- Marquesina doble
- Marquesina - terraza
- Porche
- Sin espacio de espera

### ELEMENTO DE CUBIERTA

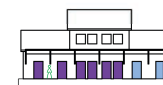
- Cubierta inclinada a dos aguas
- Cubierta inclinada a cuatro aguas
- Cubierta inclinada a un agua
- Cubierta plana

## LEYENDA

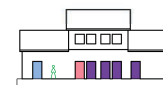
- Uso residencial
- Uso viajeros
- Uso maquinaria
- Uso comercial
- Mixto



## ACCESOS



Fachada Andenes

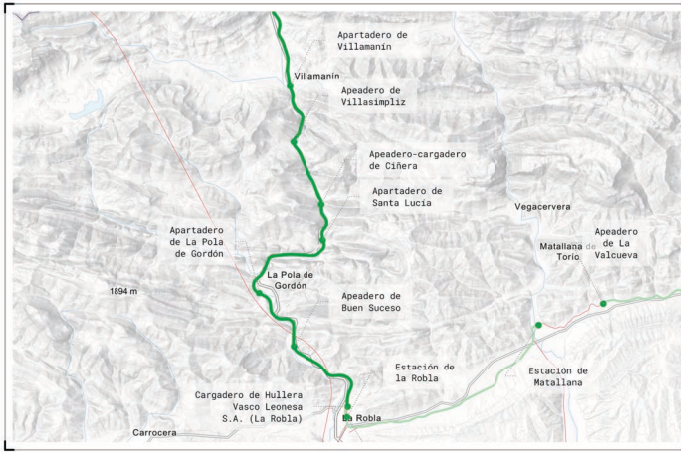


Fachada Exterior



Alzado lateral

# APARTADERO DE SANTA LUCÍA



FECHA PROYECTO **1858**

FECHA INAUGURACIÓN **1865**

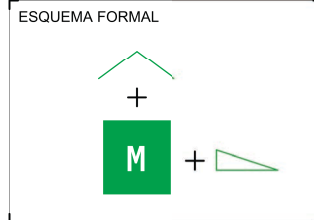
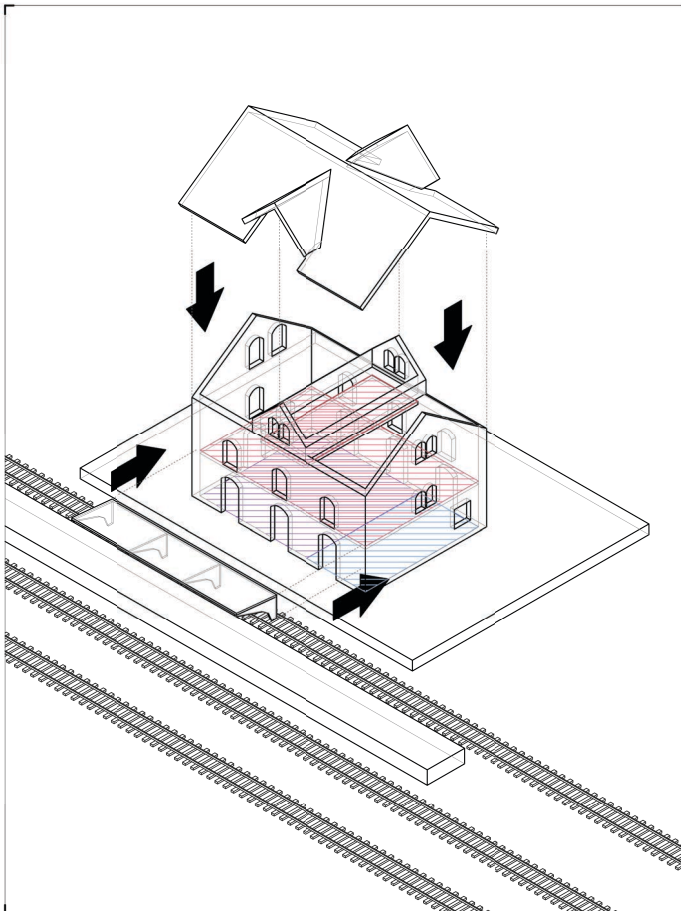
PROMOTOR  
**Estado Español  
MZA**

Nº ANDENES **2**

Nº VÍAS **3**

## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

Edificio formado por un único volumen compacto bajo una cubierta a dos aguas con mansardas que permiten la creación de tres alturas y programa residencial suficiente para el personal de la estación. El estilo de la misma está fuertemente influido por la arquitectura vernácula que se encuentra en la zona, especialmente adaptada a la nieve y el frío mediante cubiertas muy inclinadas y muros de gran espesor.

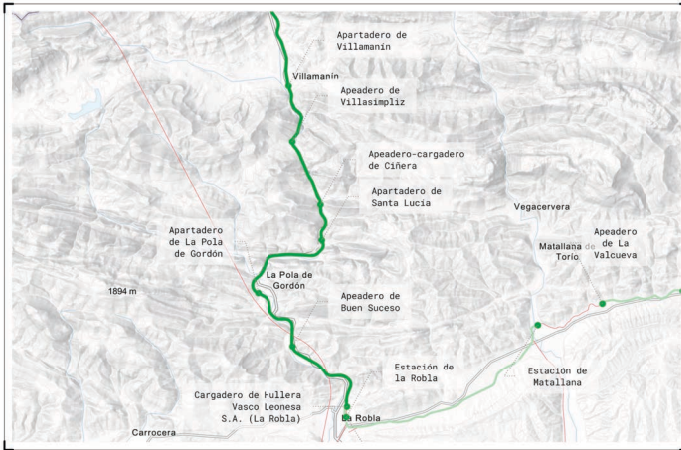


- ELEMENTOS FORMALES
- VOLUMETRÍA
- Volumen único
  - Volumen doble
  - Volumen triple en simetría
  - Volumen triple asimétrico
  - Conjunto desagrupado
- ESPACIO DE AGUARDA
- Marquesina empotrada
  - Marquesina apoyada
  - Marquesina doble
  - Marquesina - terraza
  - Porche
  - Sin espacio de aguarda
- ELEMENTO DE CUBIERTA
- Cubierta inclinada a dos aguas
  - Cubierta inclinada a cuatro aguas
  - Cubierta inclinada a un agua
  - Cubierta plana

- LEYENDA
- Uso residencial
  - Uso viajeros
  - Uso maquinaria
  - Uso comercial
  - Mixto



# APARTADERO DE VILLAMANÍN



FECHA PROYECTO **1840**

FECHA INAUGURACIÓN **1884**

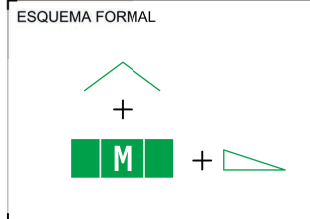
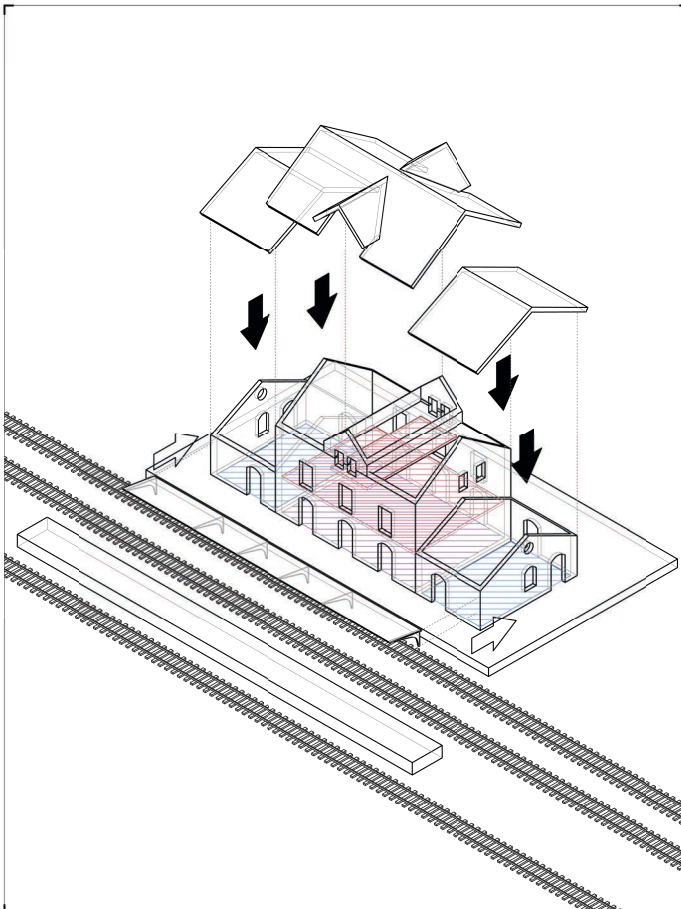
PROMOTOR  
**CCHNE, AGL,  
ADIF, RENFE**

Nº ANDENES **2**

Nº VÍAS **3**

## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

Estación formada por tres volúmenes dispuestos en simetría de los cuales uno, el volumen central, se encuentra elevado respecto de los laterales y con una cubierta a dos aguas y mansardas que lo singularizan. Sobre el andén se extiende una marquesina empotrada al edificio, añadida al espacio existente en el interior destinado a sala de espera.

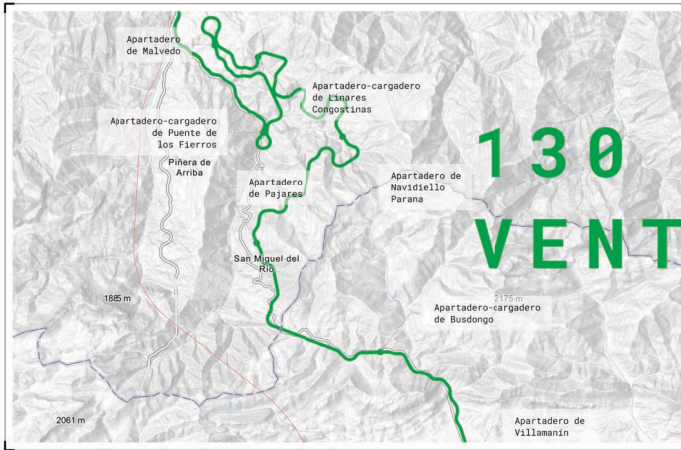


- ELEMENTOS FORMALES
- VOLUMETRÍA
- Volumen unico
  - Volumen doble
  - Volumen triple en simetría
  - Volumen triple asimétrico
  - Conjunto desagrupado
- ESPACIO DE AGUARDA
- Marquesina empotrada
  - Marquesina apoyada
  - Marquesina doble
  - Marquesina - terraza
  - Porche
  - Sin espacio de aguarda
- ELEMENTO DE CUBIERTA
- Cubierta inclinada a dos aguas
  - Cubierta inclinada a cuatro aguas
  - Cubierta inclinada a un agua
  - Cubierta plana

- LEYENDA
- Uso residencial
  - Uso viajeros
  - Uso maquinaria
  - Uso comercial
  - Mixto



# APARTADERO DE PAJARES



FECHA PROYECTO **1858**

FECHA INAUGURACIÓN **1865**

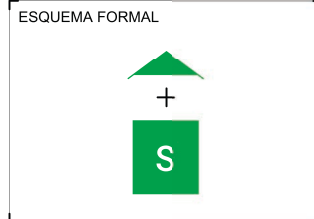
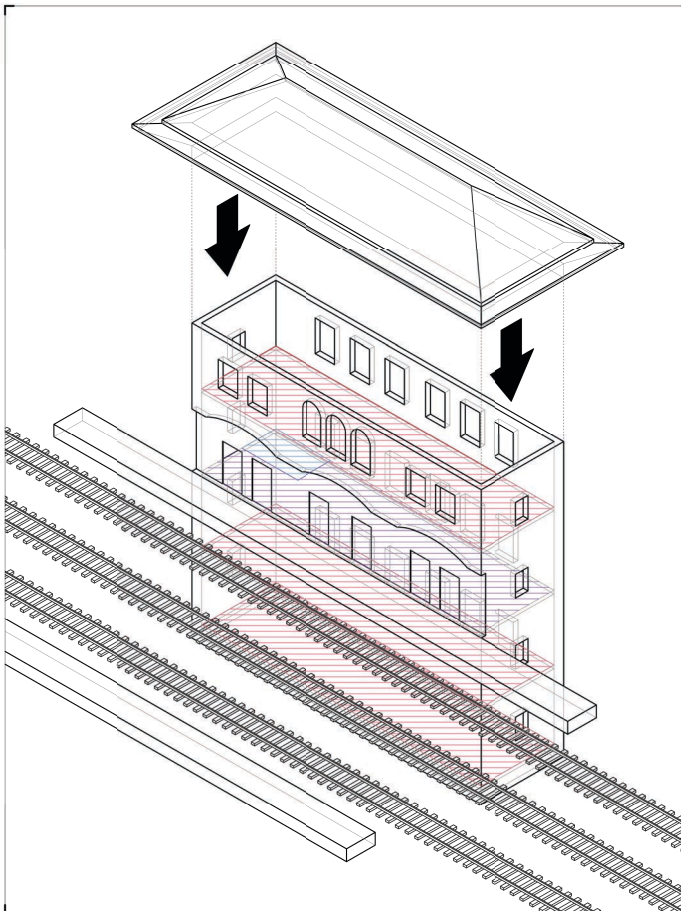
PROMOTOR  
**Estado Español  
MZA**

Nº ANDENES **2**

Nº VÍAS **3**

## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

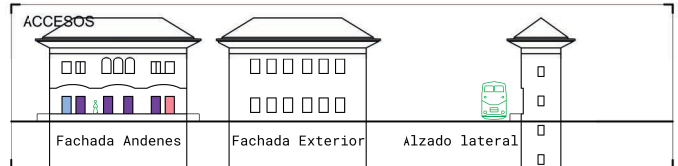
Edificio muy singular, organizado en cuatro alturas debido a la pendiente que presenta el terreno dentro de un único volumen compacto estrecho y alargado en planta. Destaca especialmente la presencia de un potente alero inspirado en la arquitectura tradicional del entorno, esencialmente preparada para la aversión climática de la zona.



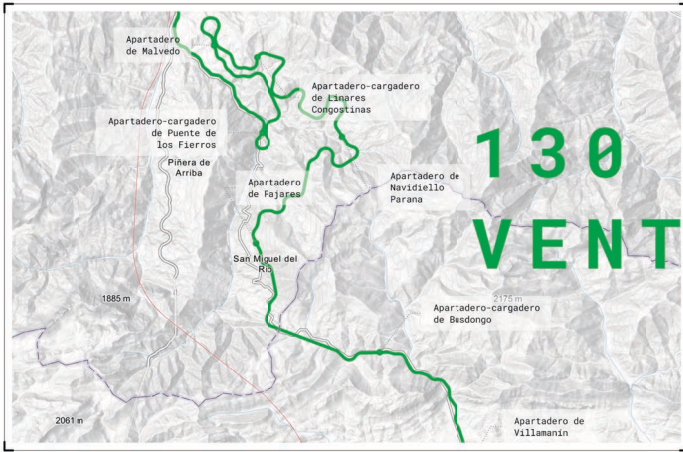
- ELEMENTOS FORMALES
- VOLUMETRÍA
- Volumen único
  - Volumen doble
  - Volumen triple en simetría
  - Volumen triple asimétrico
  - Conjunto desagrupado
- ESPACIO DE AGUARDA
- Marquesina empotrada
  - Marquesina apoyada
  - Marquesina doble
  - Marquesina - terraza
  - Porche
  - Sin espacio de aguarde
- ELEMENTO DE CUBIERTA
- Cubierta inclinada a dos aguas
  - Cubierta inclinada a cuatro aguas
  - Cubierta inclinada a un agua
  - Cubierta plana



- LEYENDA
- Uso residencial
  - Uso viajeros
  - Uso maquinaria
  - Uso comercial
  - Mixto



# APARTADERO DE CAMPOMANES



FECHA PROYECTO **1840**

FECHA INAUGURACIÓN **1884**

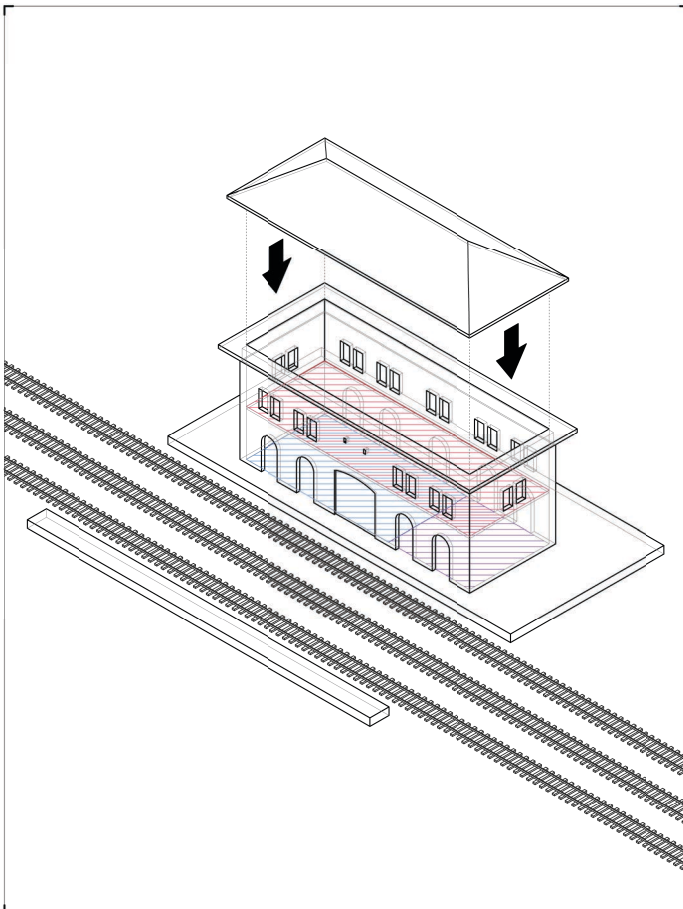
PROMOTOR  
**CCHNE, AGL,  
ADIF, RENFE**

Nº ANDENES **2**

Nº VÍAS **3**

## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

Edificio formado por un volumen sencillo de doble planta, simétrico respecto a su eje medio y con arcos y huecos en fachada. La cubierta se desarrolla a cuatro aguas oculta sobre grandes aleros inspirados seguramente en la arquitectura tradicional. Se destina principalmente a maquinaria y espacio de espera en planta baja, mientras que en la primera planta se alberga el uso residencial.



## ESQUEMA FORMAL



## ELEMENTOS FORMALES

### VOLUMETRÍA

- Volumen unico
- Volumen doble
- Volumen triple en simetría
- Volumen triple asimétrico
- Conjunto desagrupado

### ESPACIO DE AGUARDA

- Marquesina empotrada
- Marquesina apoyada
- Marquesina doble
- Marquesina - terraza
- Porche
- Sin espacio de espera

### ELEMENTO DE CUBIERTA

- Cubierta inclinada a dos aguas
- Cubierta inclinada a cuatro aguas
- Cubierta inclinada a un agua
- Cubierta plana

## LEYENDA

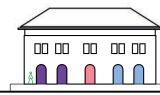
- Uso residencial
- Uso viajeros
- Uso maquinaria
- Uso comercial
- Mixto



## ACCESOS



Fachada Andenes

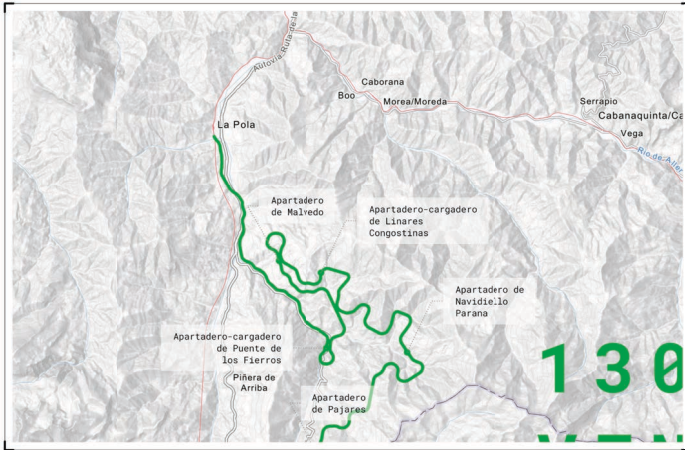


Fachada Exterior



Alzado lateral

# ESTACIÓN DE POLA DE LENA



FECHA PROYECTO **1858**

FECHA INAUGURACIÓN **1865**

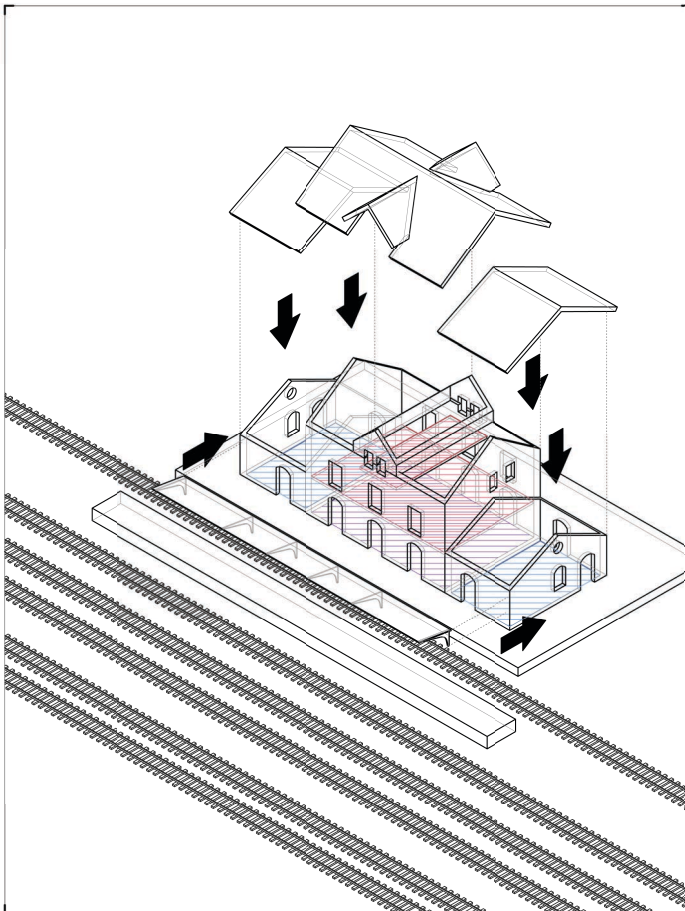
PROMOTOR  
**Estado Español  
MZA**

Nº ANDENES **2**

Nº VÍAS **6**

## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

Estación formada por tres volúmenes dispuestos en simetría de los cuales uno, el volumen central, se encuentra elevado respecto de los laterales y con una cubierta a dos aguas y mansardas que lo singularizan. Sobre el andén se extiende una marquesina empotrada al edificio, añadida al espacio existente en el interior destinado a sala de espera.



## ESQUEMA FORMAL



## ELEMENTOS FORMALES

### VOLUMETRÍA

- Volumen único
- Volumen doble
- Volumen triple en simetría
- Volumen triple asimétrico
- Conjunto desagrupado

### ESPACIO DE AGUARDA

- Marquesina empotrada
- Marquesina apoyada
- Marquesina doble
- Marquesina - terraza
- Porche
- Sin espacio de aguarda

### ELEMENTO DE CUBIERTA

- Cubierta inclinada a dos aguas
- Cubierta inclinada a cuatro aguas
- Cubierta inclinada a un agua
- Cubierta plana

## LEYENDA

- Uso residencial
- Uso viajeros
- Uso maquinaria
- Uso comercial
- Mixto



## ACCESOS



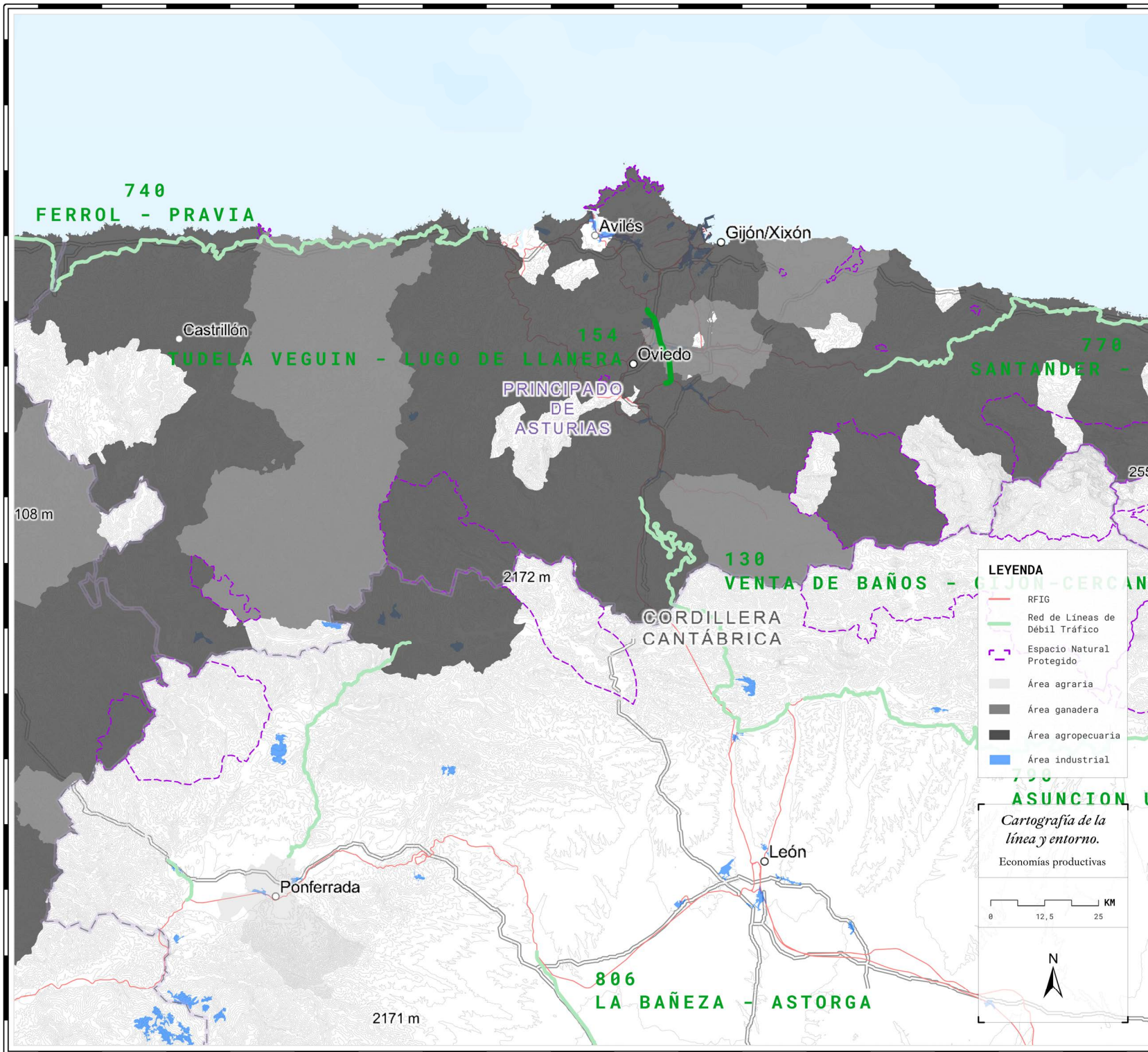
Fachada Andenes



Fachada Exterior



Alzado lateral



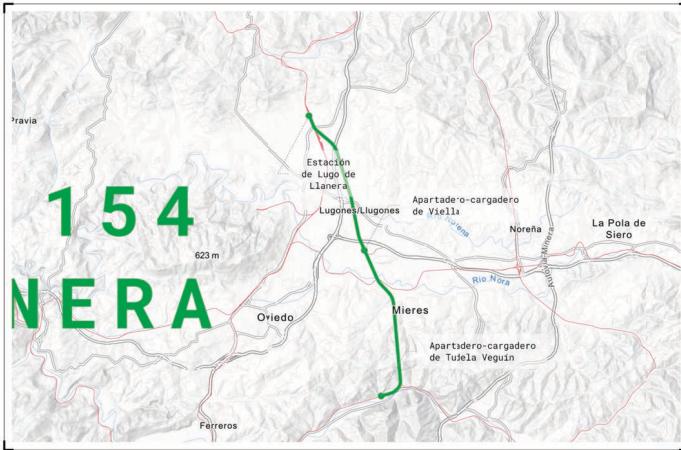
- ESTACIÓN DE TUDELA - VEGUÍN (P.K. 0,000)
- INSTALACIÓN LOGÍSTICA DE VIELLA (P.K. 7,334)
- ESTACIÓN DE LUGO DE LLANERA (P.K. 13,896)

- Estación demolida
- Estación descartada de la RLDT

L154



# APARTADERO - CARGADERO DE TUDELA - VEGUÍN



FECHA PROYECTO **1946**

FECHA INAUGURACIÓN **1957**

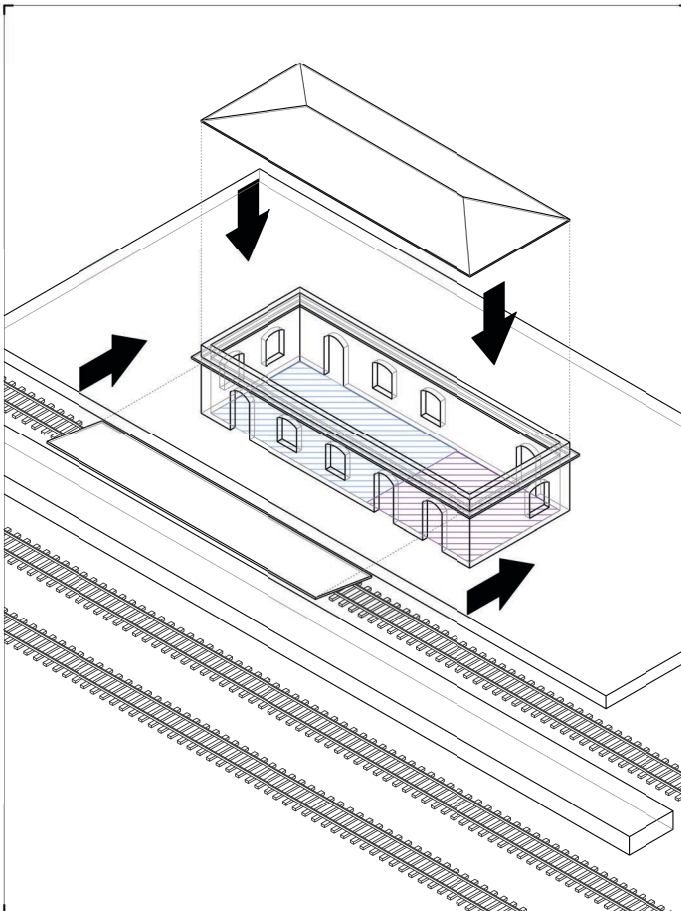
PROMOTOR  
**CDGC, MZA,  
ADIF, RENFE**

Nº ANDENES **2**

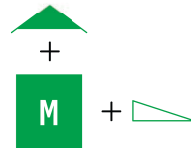
Nº VÍAS **3**

## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

Edificio longitudinal de muro portante de fábrica y cubierta inclinada a cuatro aguas formada por teja cerámica. Se observa una marquesina sobre el andén probablemente añadida recientemente en sustitución a una anterior. La estación alberga un escaso espacio de espera que hoy se encuentra infrutilizado por las condiciones de la línea.



## ESQUEMA FORMAL



## ELEMENTOS FORMALES

### VOLUMETRÍA

- Volumen unico
- Volumen doble
- Volumen triple en simetría
- Volumen triple asimétrico
- Conjunto desagrupado

### ESPACIO DE AGUARDA

- Marquesina empotrada
- Marquesina apoyada
- Marquesina doble
- Marquesina - terraza
- Porche
- Sin espacio de aguarda

### ELEMENTO DE CUBIERTA

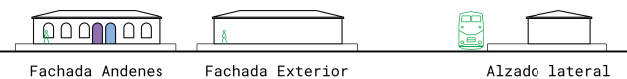
- Cubierta inclinada a dos aguas
- Cubierta inclinada a cuatro aguas
- Cubierta inclinada a un agua
- Cubierta plana

## LEYENDA

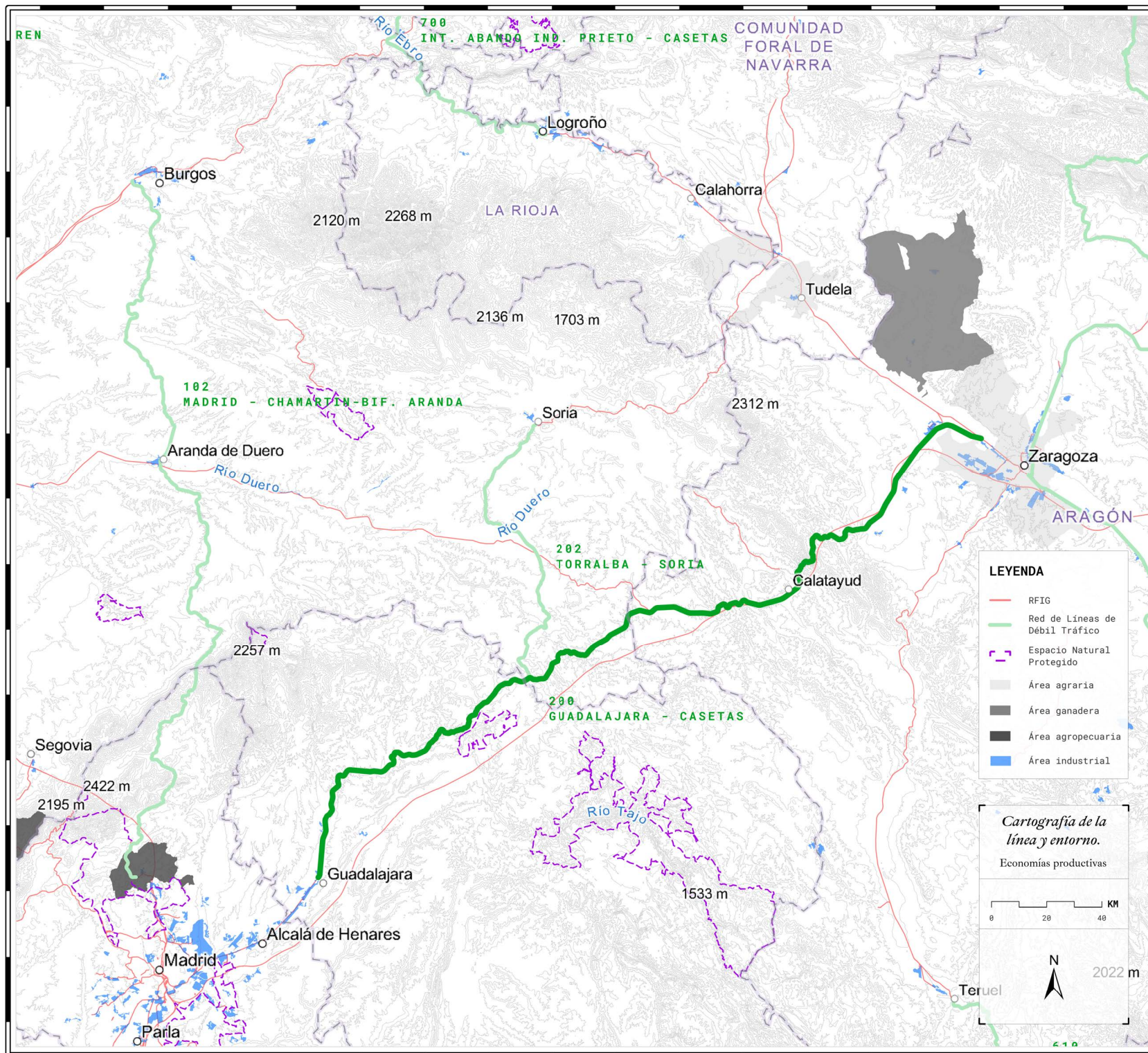
- Uso residencial
- Uso viajeros
- Uso maquinaria
- Uso comercial
- Mixto



## ACCESOS





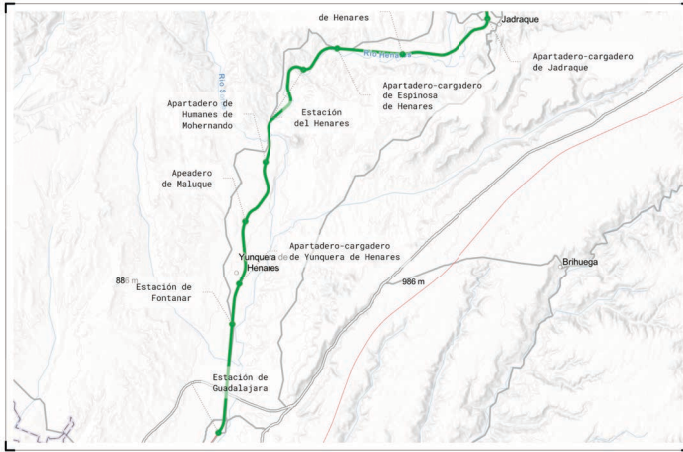


- GUADALAJARA (P.K. 56,828)
- YUNQUERA DE HENARES (P.K. 68,456)
- HUMANES DE MOHERNANDO (P.K. 78,815)
- ESPINOSA DE HENARES (P.K. 91,204)
- CARRASCOSA DE HENARES (P.K. 96,302)
- JADRAQUE (P.K. 104,204)
- MATILLAS (P.K. 115,442)
- BAIDES (P.K. 123,089)
- SIGÜENZA (P.K. 139,724)
- TORRALBA (P.K. 155,600)
- MEDINACELI (P.K. 165,924)
- ARCOS DE JALÓN (P.K. 181,848)
- SANTA MARÍA DE HUERTA (P.K. 192,000)
- MONREAL DE ARIZA (P.K. 200,459)
- ARIZA (P.K. 205,060)
- CETINA (P.K. 213,688)
- ALHAMA DE ARAGÓN (P.K. 218,387)
- BUBIERCA (P.K. 223,735)
- ATECA (P.K. 231,437)
- TERRER (P.K. 238,318)
- CALATAYUD (P.K. 244,625)
- EMBID DE JALÓN (P.K. 252,181)
- PARACUELLOS-SABIÑÁN (P.K. 257,840)
- SABIÑÁN (P.K. 259,375)
- MORÉS (P.K. 263,425)
- PURROY (P.K. 266,278)
- MORATA DE JALÓN (P.K. 272,344)
- RICLA-LA ALMUNIA (P.K. 280,392)
- CALATORAO (P.K. 285,240)
- SALILLAS DE JALÓN (P.K. 290,627)
- ÉPILA (P.K. 295,789)
- RUEDA DE JALÓN-LUMPIAQUE (P.K. 299,534)
- PLASENCIA DE JALÓN (P.K. 306,345)
- GRISÉN (P.K. 314,625)
- ALAGÓN (P.K. 315,000)
- CASETAS (P.K. 327,846)

L200 I



# APARTADERO - CARGADERO DE YUNQUERA DE HENARES



FECHA PROYECTO **1858**

FECHA INAUGURACION **1865**

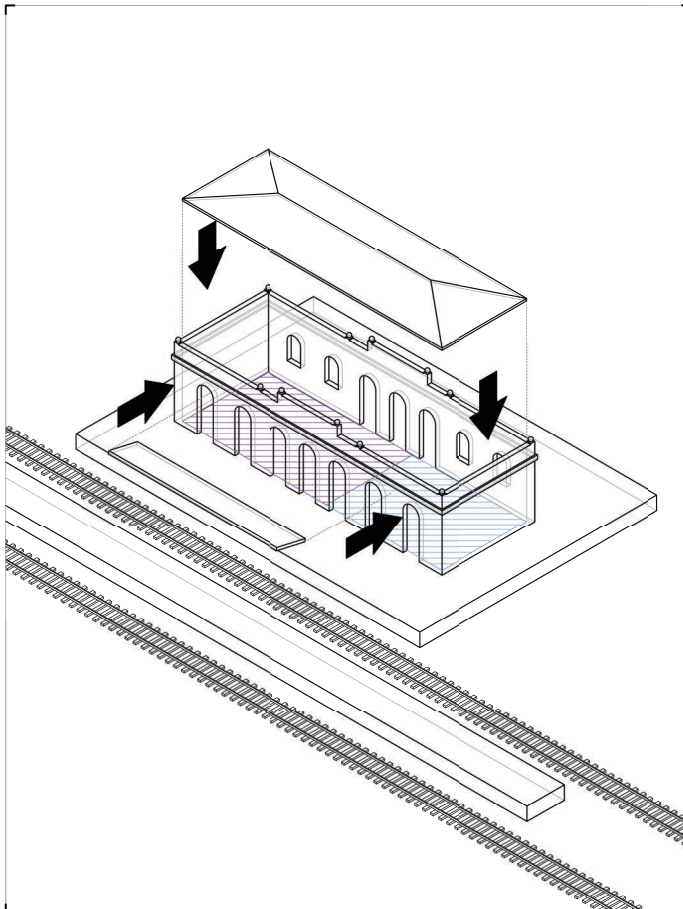
PROMOTOR  
**Estado Español  
MZA**

Nº ANDENES **2**

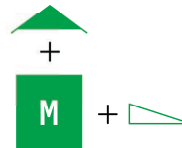
Nº VÍAS **2**

## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

Edificio formado por un volumen sencillo de planta baja, simétrico respecto a su eje medio y con arcos en fachada. Las fachadas son distintas entre si, mientras que los alzados laterales son idénticos. La cubierta se desarrolla a cuatro aguas oculta tras un peto ornamental. Se construye con muros de ladrillo enfoscado, estructura de madera, y teja cerámica. Una marquesina de acero cubre parte del andén (añadida posteriormente).



## ESQUEMA FORMAL



## ELEMENTOS FORMALES

### VOLUMETRÍA

- Volumen unico
- Volumen doble
- Volumen triple en simetría
- Volumen triple asimétrico
- Conjunto desagrupado

### ESPACIO DE AGUARDA

- Marquesina empotrada
- Marquesina apoyada
- Marquesina doble
- Marquesina - terraza
- Porche
- Sin espacio de espera

### ELEMENTO DE CUBIERTA

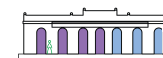
- Cubierta inclinada a dos aguas
- Cubierta inclinada a cuatro aguas
- Cubierta inclinada a un agua
- Cubierta plana

## LEYENDA

- Uso residencial
- Uso viajeros
- Uso maquinaria
- Uso comercial
- Mixto



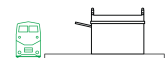
## DESCRIPCIÓN DE FACHADAS



Fachada Andenes

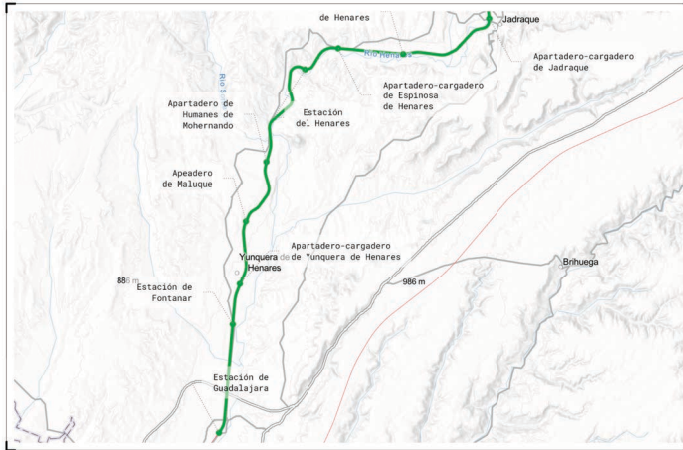


Fachada Exterior



Alzado lateral

# APARTADERO DE HUMANES DE MOHERNANDO



FECHA PROYECTO **1858**

FECHA INAUGURACION **1865**

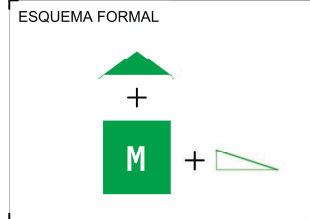
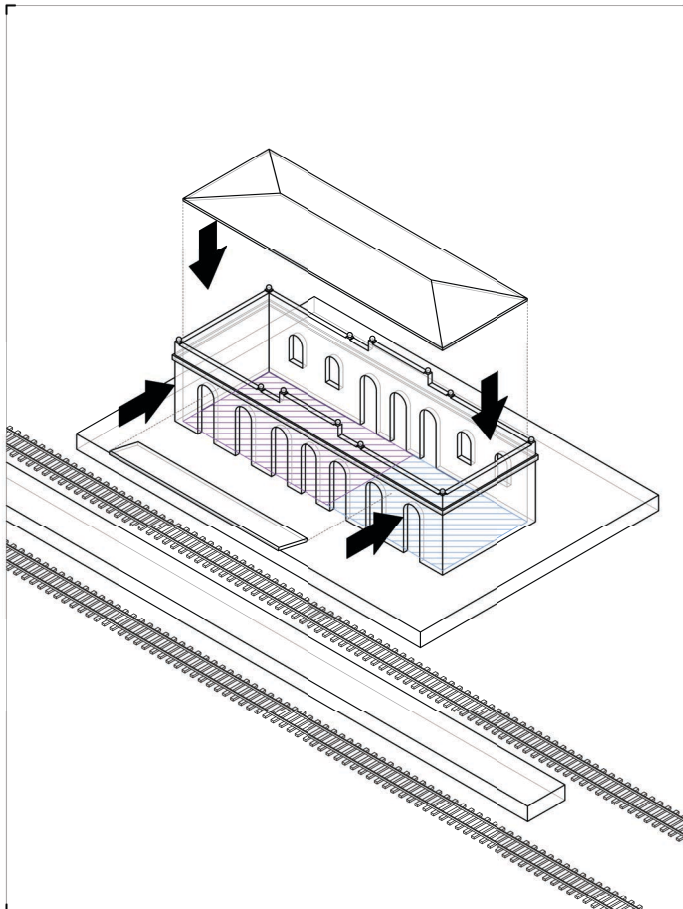
PROMOTOR  
**Estado Español  
MZA**

Nº ANDENES **2**

Nº VÍAS **2**

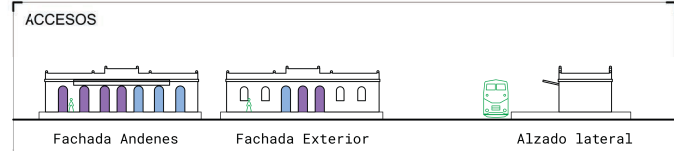
## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

Edificio formado por un volumen sencillo de planta baja, simétrico respecto a su eje medio y con arcos en fachada. Las fachadas son distintas entre sí, mientras que los alzados laterales son idénticos. La cubierta se desarrolla a cuatro aguas oculta tras un peto ornamental. Se observan detalles decorativos como las esferas sobre el peto superior que constituyen un estilo propio dentro de la tipología.

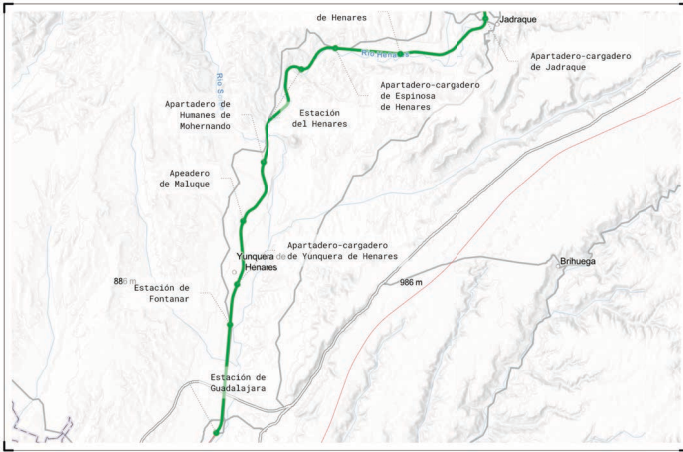


- ELEMENTOS FORMALES
- VOLUMETRÍA
- Volumen único
  - Volumen doble
  - Volumen triple en simetría
  - Volumen triple asimétrico
  - Conjunto desagrupado
- ESPACIO DE AGUARDA
- Marquesina empotrada
  - Marquesina apoyada
  - Marquesina doble
  - Marquesina - terraza
  - Porche
  - Sin espacio de espera
- ELEMENTO DE CUBIERTA
- Cubierta inclinada a dos aguas
  - Cubierta inclinada a cuatro aguas
  - Cubierta inclinada a un agua
  - Cubierta plana

- LEYENDA
- Uso residencial
  - Uso viajeros
  - Uso maquinaria
  - Uso comercial
  - Mixto



# APARTADERO – CARGADERO DE ESPINOSA DE HENARES



FECHA PROYECTO **1858**

FECHA INAUGURACIÓN **1865**

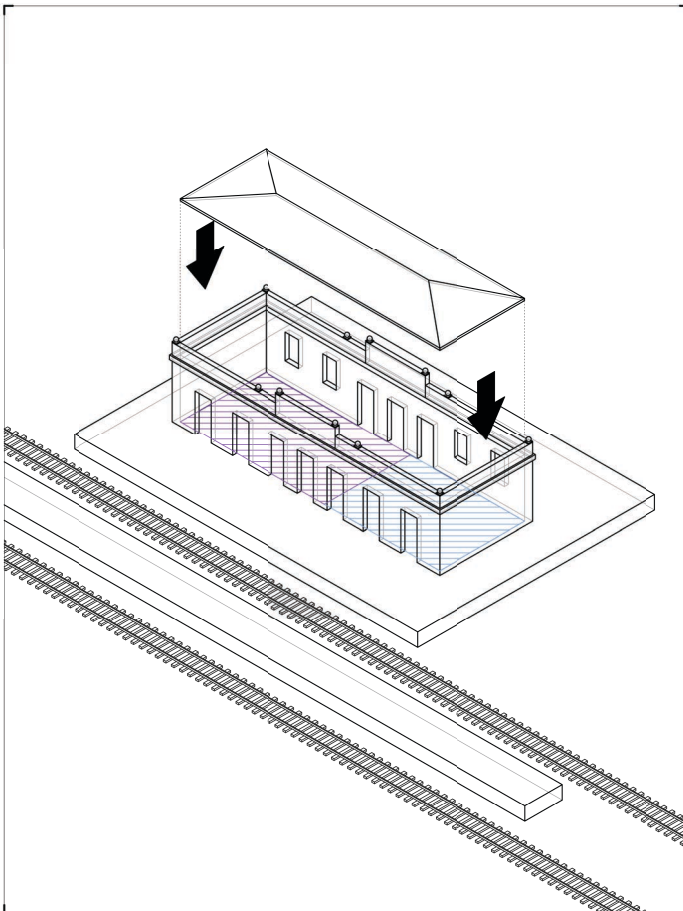
PROMOTOR  
**Estado Español  
MZA**

Nº ANDENES **2**

Nº VÍAS **2**

## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

Edificio formado por un volumen sencillo de planta baja, simétrico respecto a su eje medio y con arcos en fachada. Las fachadas son distintas entre sí, mientras que los alzados laterales son idénticos. La cubierta se desarrolla a cuatro aguas oculta tras un peto ornamental. Se observan detalles decorativos como las esferas sobre el peto superior que constituyen un estilo propio dentro de la tipología.



## ESQUEMA FORMAL



## ELEMENTOS FORMALES

### VOLUMETRÍA

- Volumen único
- Volumen doble
- Volumen triple en simetría
- Volumen triple asimétrico
- Conjunto desagrupado

### ESPACIO DE AGUARDA

- Marquesina empotrada
- Marquesina apoyada
- Marquesina doble
- Marquesina - terraza
- Porche
- Sin espacio de espera

### ELEMENTO DE CUBIERTA

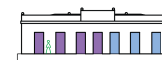
- Cubierta inclinada a dos aguas
- Cubierta inclinada a cuatro aguas
- Cubierta inclinada a un agua
- Cubierta plana

## LEYENDA

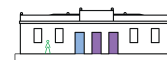
- Uso residencial
- Uso viajeros
- Uso maquinaria
- Uso comercial
- Mixto



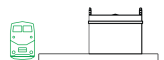
## ACCESOS



Fachada Andenes



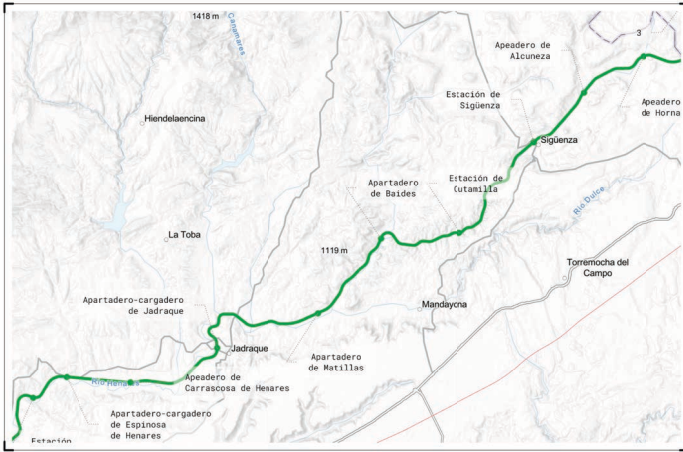
Fachada Exterior



Alzado lateral



# ESTACIÓN DE SIGÜENZA



FECHA PROYECTO **1858**

FECHA INAUGURACIÓN **1865**

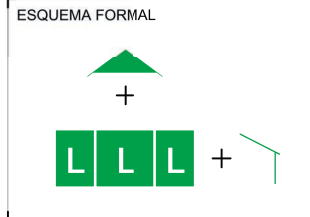
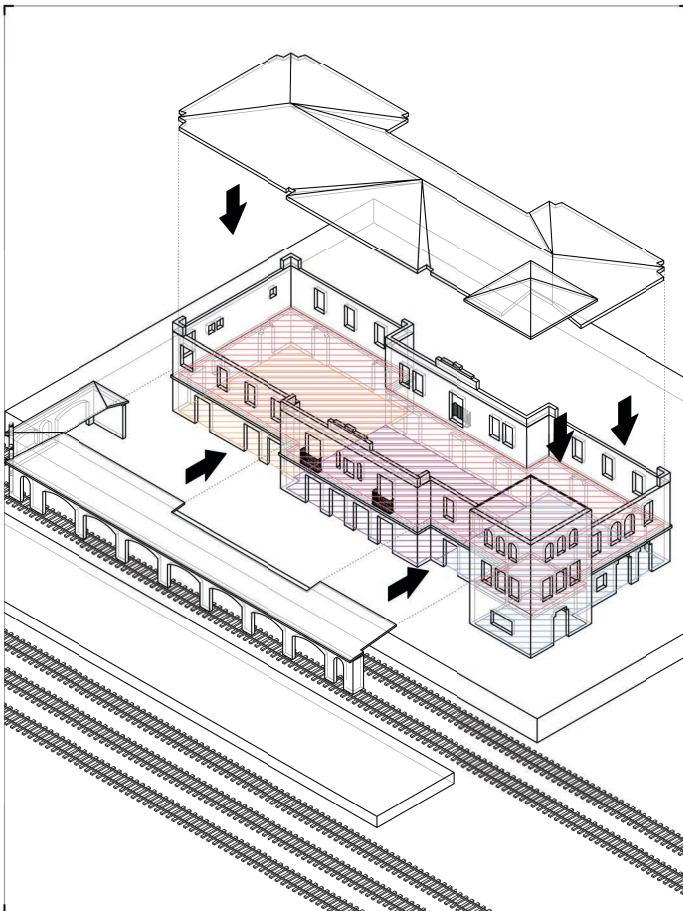
PROMOTOR  
**Estado Español  
MZA**

Nº ANDENES **3**

Nº VÍAS **5**

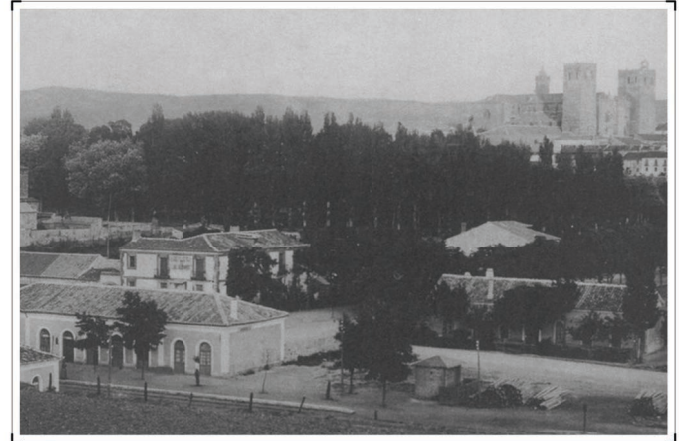
## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

Se trata de un edificio configurado mediante tres volúmenes simétricos de dos plantas y una cubierta a cuatro aguas. A estos se les añade un espacio de espera en forma de soportal, simultáneamente con un torreón en una de las esquinas del conjunto. La estación evoca el estilo arquitectónico de los palacios burgueses del siglo XVIII, con una riqueza ornamental que la convierte en única dentro de su desarrollo tipológico.

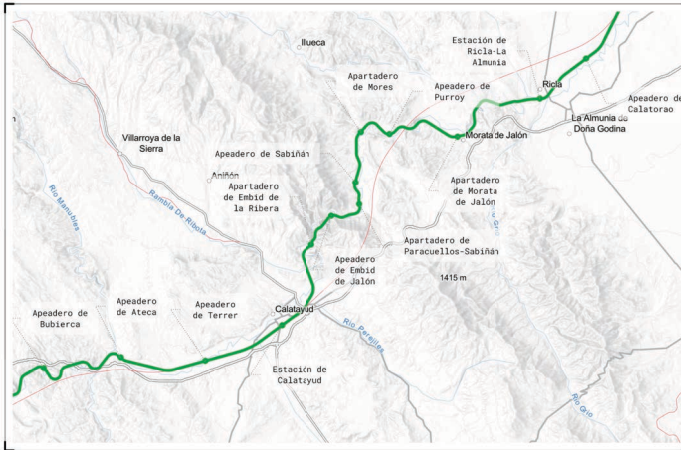


- ELEMENTOS FORMALES
- VOLUMETRÍA
- Volumen unico
  - Volumen doble
  - Volumen triple en simetría
  - Volumen triple asimétrico
  - Conjunto desagrupado
- ESPACIO DE AGUARDA
- Marquesina empotrada
  - Marquesina apoyada
  - Marquesina doble
  - Marquesina - terraza
  - Porche
  - Sin espacio de espera
- ELEMENTO DE CUBIERTA
- Cubierta inclinada a dos aguas
  - Cubierta inclinada a cuatro aguas
  - Cubierta inclinada a un agua
  - Cubierta plana

- LEYENDA
- Uso residencial
  - Uso viajeros
  - Uso maquinaria
  - Uso comercial
  - Mixto



# APEADERO DE ATECA



FECHA PROYECTO **1858**

FECHA INAUGURACIÓN **1858**

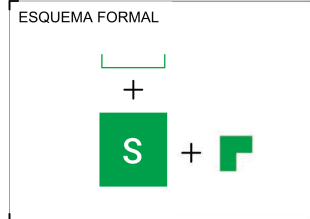
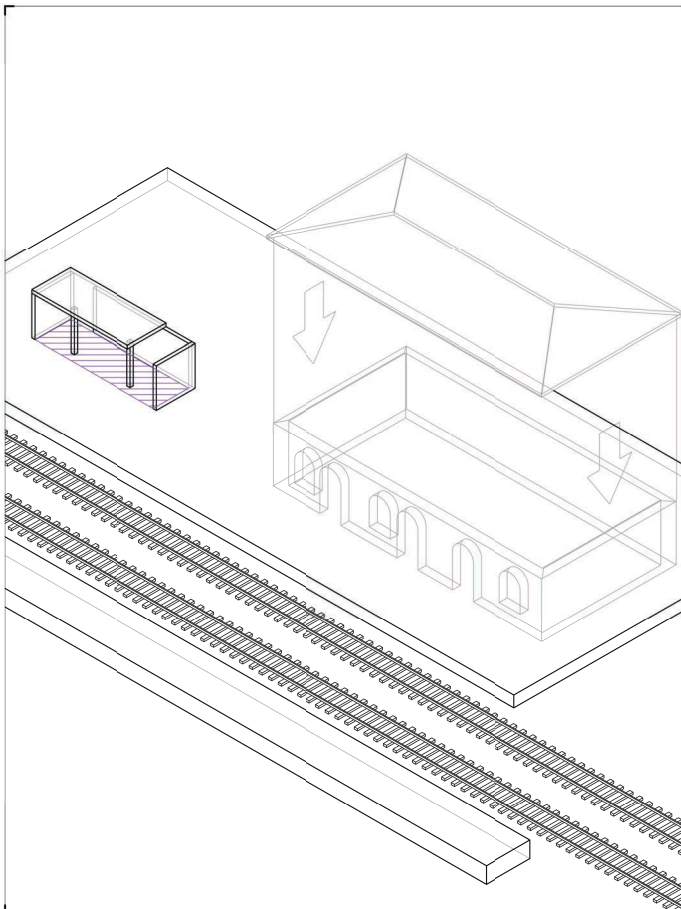
PROMOTOR  
**Estado Español  
MZA**

Nº ANDENES **2**

Nº VÍAS **2**

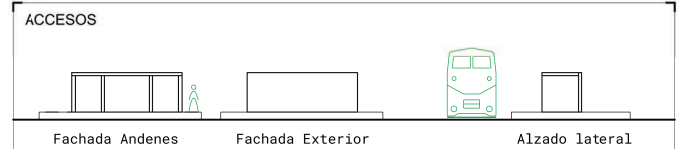
## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

En este caso concreto, se analiza el refugio abierto de estructura de hormigón prefabricado con elemento de cubierta plana del mismo material, sujetado sobre pilares de acero laminado. Carece de cerramientos y se encuentra implantado directamente sobre el andén con pavimento sencillo. Sin instalaciones auxiliares ni volumen cerrado, responde a una lógica de mínima intervención.

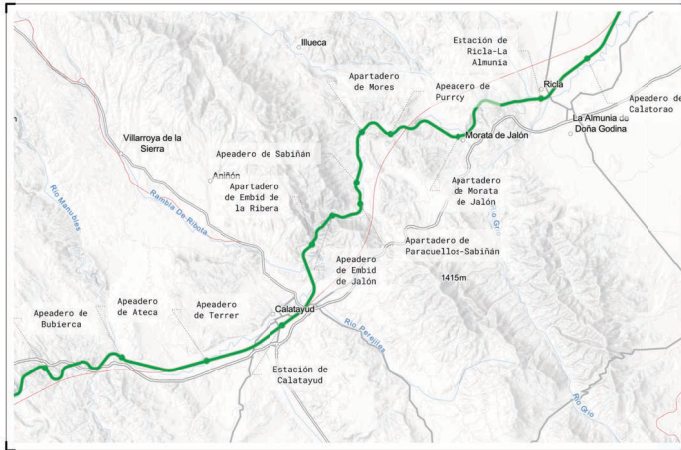


- ELEMENTOS FORMALES
- VOLUMETRÍA
- Volumen único
  - Volumen doble
  - Volumen triple en simetría
  - Volumen triple asimétrico
  - Conjunto desagrupado
- ESPACIO DE AGUARDA
- Marquesina empotrada
  - Marquesina apoyada
  - Marquesina doble
  - Marquesina - terraza
  - Porche
  - Sin espacio de espera
- ELEMENTO DE CUBIERTA
- Cubierta inclinada a dos aguas
  - Cubierta inclinada a cuatro aguas
  - Cubierta inclinada a un agua
  - Cubierta plana

- LEYENDA
- Uso residencial
  - Uso viajeros
  - Uso maquinaria
  - Uso comercial
  - Mixto



# APEADERO DE TERRER



FECHA PROYECTO **1858**

FECHA INAUGURACIÓN **1865**

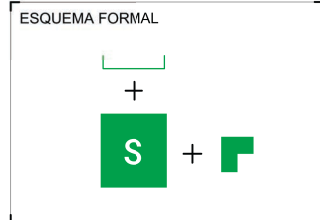
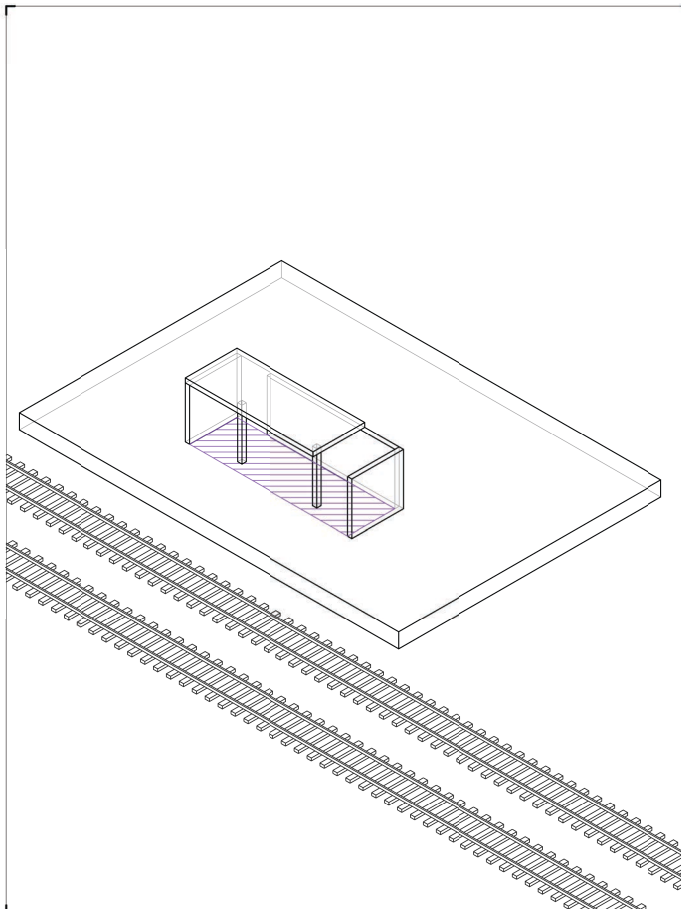
PROMOTOR  
**Estado Español  
MZA**

Nº ANDENES **1**

Nº VÍAS **2**

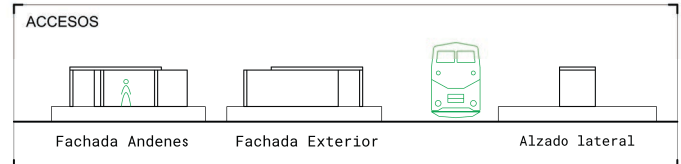
## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

Apeadero sin cerramiento, formado por elementos de hormigón prefabricado ensamblados. La cubierta es, también, de hormigón prefabricado sobre pilares de acero laminado. Responde a una tipología de apeadero frecuente en la línea.

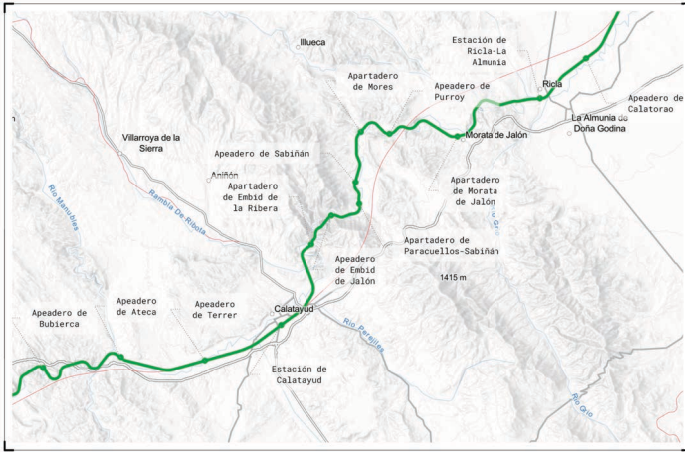


- ELEMENTOS FORMALES
- VOLUMETRÍA
- Volumen único
  - Volumen doble
  - Volumen triple en simetría
  - Volumen triple asimétrico
  - Conjunto desagrupado
- ESPACIO DE AGUARDA
- Marquesina empotrada
  - Marquesina apoyada
  - Marquesina doble
  - Marquesina - terraza
  - Porche
  - Sin espacio de espera
- ELEMENTO DE CUBIERTA
- Cubierta inclinada a dos aguas
  - Cubierta inclinada a cuatro aguas
  - Cubierta inclinada a un agua
  - Cubierta plana

- LEYENDA
- Uso residencial
  - Uso viajeros
  - Uso maquinaria
  - Uso comercial
  - Mixto



# APARTADERO DE PARACUELOS - SABIÑÁN



FECHA PROYECTO **1858**

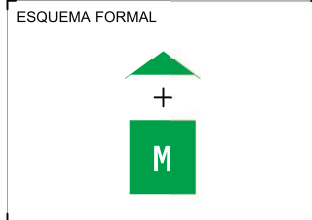
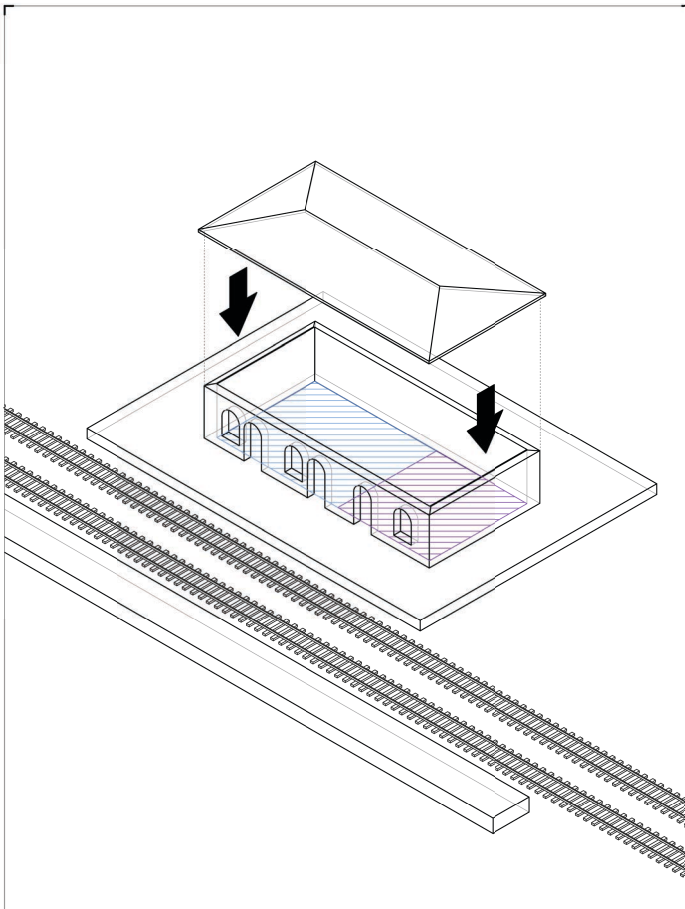
FECHA INAUGURACIÓN **1858**

PROMOTOR  
**Estado Español  
MZA**

Nº ANDENES **2**

Nº VÍAS **2**

OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN  
Estación especialmente relevante por su calidad material. Incluye en su conjunto edificios anexos que, si bien se tratan de un volúmenes arquitectónicos con características similares a otros análogos de la línea, en estos casos el muro de fábrica se encuentra sin revocar, rescatando la materialidad de la construcción original.



ELEMENTOS FORMALES

VOLUMETRÍA

- Volumen único
- Volumen doble
- Volumen triplé en simetría
- Volumen triplé asimétrico
- Conjunto desagrupado

ESPACIO DE AGUARDA

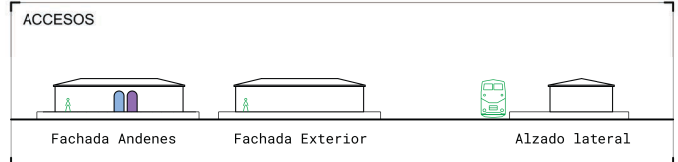
- Marquesina empotrada
- Marquesina apoyada
- Marquesina doble
- Marquesina - terraza
- Porche
- Sin espacio de espera

ELEMENTO DE CUBIERTA

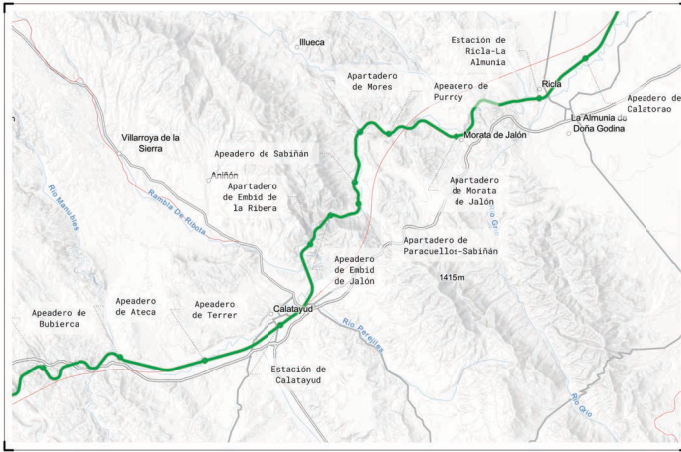
- Cubierta inclinada a dos aguas
- Cubierta inclinada a cuatro aguas
- Cubierta inclinada a un agua
- Cubierta plana

LEYENDA

- Uso residencial
- Uso viajeros
- Uso maquinaria
- Uso comercial
- Mixto



# APARTADERO DE MORÉS



FECHA PROYECTO **1858**

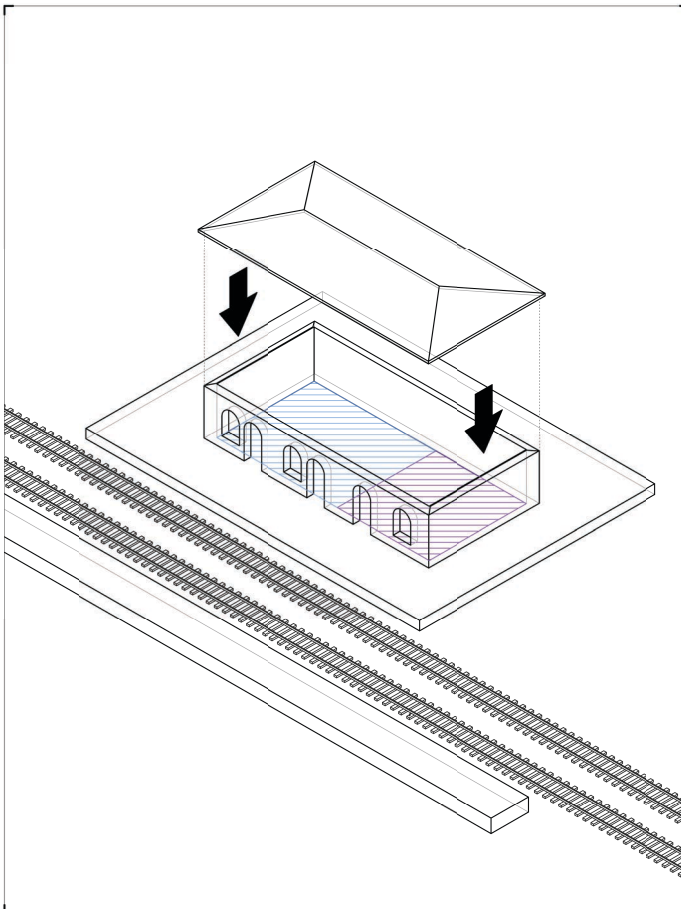
FECHA INAUGURACIÓN **1865**

PROMOTOR  
**Estado Español  
MZA**

Nº ANDENES **2**

Nº VÍAS **2**

OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN  
Edificio longitudinal de muro portante de fábrica y cubierta inclinada a cuatro aguas formada por teja cerámica. El estilo evoca otras estaciones de la línea, con seis vanos por cada fachada, aunque en este caso, de forma asimétrica.



ESQUEMA FORMAL



ELEMENTOS FORMALES

VOLUMETRÍA

- Volumen unico
- Volumen doble
- Volumen triple en simetría
- Volumen triple asimétrico
- Conjunto desagrupado

ESPACIO DE AGUARDA

- Marquesina empotrada
- Marquesina apoyada
- Marquesina doble
- Marquesina - terraza
- Porche
- Sin espacio de espera

ELEMENTO DE CUBIERTA

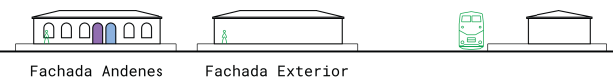
- Cubierta inclinada a dos aguas
- Cubierta inclinada a cuatro aguas
- Cubierta inclinada a un agua
- Cubierta plana

LEYENDA

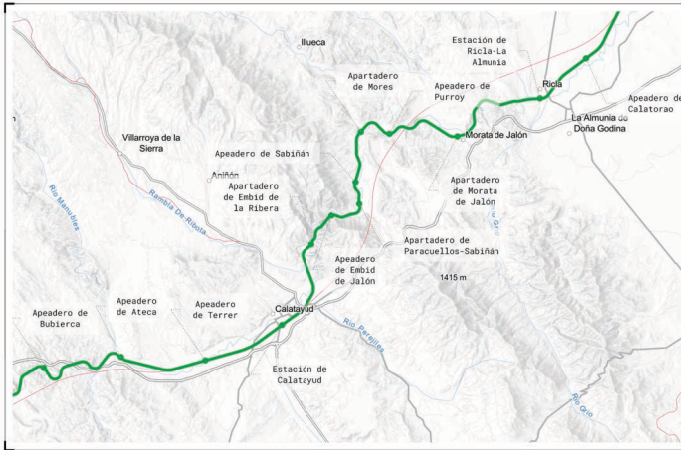
- Uso residencial
- Uso viajeros
- Uso maquinaria
- Uso comercial
- Mixto



ACCESOS



# APEADERO DE PURROY



FECHA PROYECTO **1858**

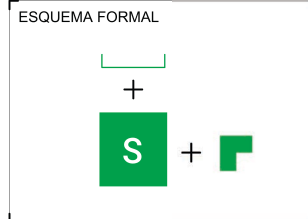
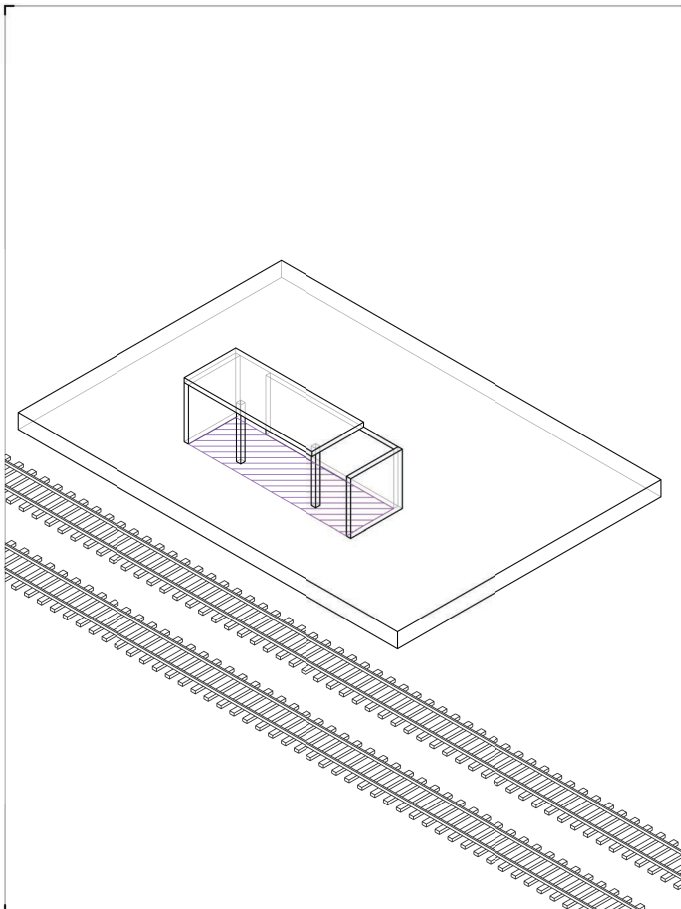
FECHA INAUGURACIÓN **1858**

PROMOTOR  
**Estado Español  
MZA**

Nº ANDENES **1**

Nº VÍAS **2**

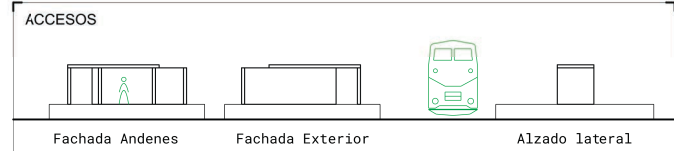
OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN  
Apeadero sin cerramiento, formado por elementos de hormigón prefabricado ensamblados. La cubierta es, también, de hormigón prefabricado sobre pilares de acero laminado. Responde a una tipología de apeadero frecuente en la línea. Contiene en su interior un cartel vertical informativo, un asiento y un cubo de basura.



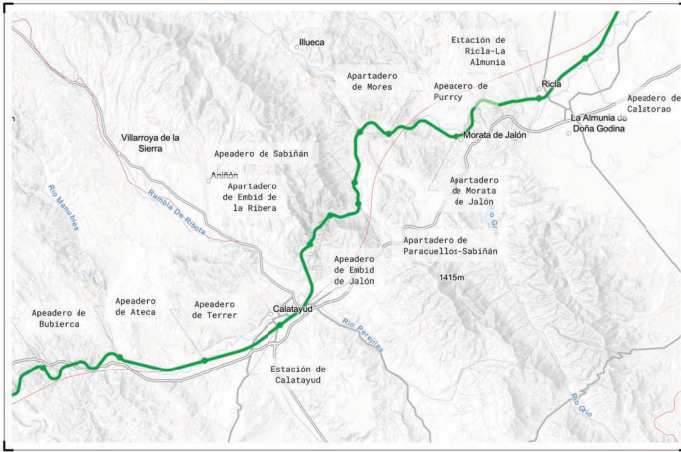
- ELEMENTOS FORMALES
- VOLUMETRÍA
- Volumen único
  - Volumen doble
  - Volumen triple en simetría
  - Volumen triple asimétrico
  - Conjunto desagrupado
- ESPACIO DE AGUARDA
- Marquesina empotrada
  - Marquesina apoyada
  - Marquesina doble
  - Marquesina - terraza
  - Porche
  - Sin espacio de espera
- ELEMENTO DE CUBIERTA
- Cubierta inclinada a dos aguas
  - Cubierta inclinada a cuatro aguas
  - Cubierta inclinada a un agua
  - Cubierta plana



- LEYENDA
- Uso residencial
  - Uso viajeros
  - Uso maquinaria
  - Uso comercial
  - Mixto



# ESTACIÓN DE RICLA - LA ALMUNIA



FECHA PROYECTO **1858**

FECHA INAUGURACIÓN **1865**

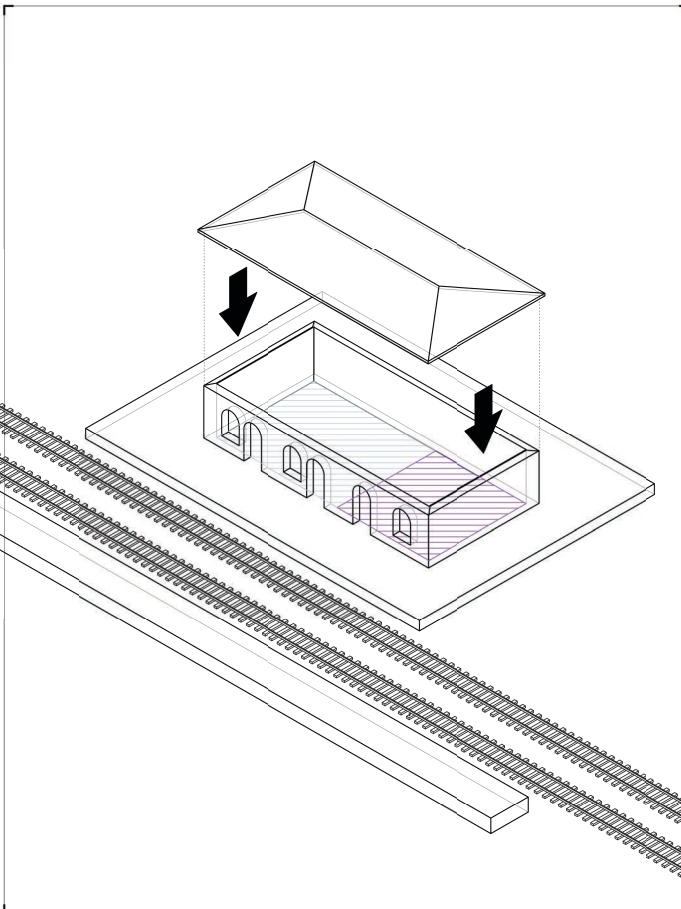
PROMOTOR  
**Estado Español  
MZA**

Nº ANDENES **2**

Nº VÍAS **2**

## OBSERVACIONES SOBRE LA ESTACIÓN

Edificio de planta baja con volumen longitudinal rectangular, muros portantes de fábrica de ladrillo enfoscado y cubierta a dos aguas de teja cerámica sobre estructura de madera o metálica. Fachadas compuestas por seis vanos por lado, dispuestos de forma simétrica, con huecos verticales y carpinterías metálicas. Se encuentra sin uso y la instalación de iluminación está especialmente deteriorada.



## ESQUEMA FORMAL



## ELEMENTOS FORMALES

### VOLUMETRÍA

- Volumen único
- Volumen doble
- Volumen triple en simetría
- Volumen triple asimétrico
- Conjunto desagrupado

### ESPACIO DE AGUARDA

- Marquesina empotrada
- Marquesina apoyada
- Marquesina doble
- Marquesina - terraza
- Porche
- Sin espacio de espera

### ELEMENTO DE CUBIERTA

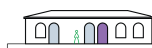
- Cubierta inclinada a dos aguas
- Cubierta inclinada a cuatro aguas
- Cubierta inclinada a un agua
- Cubierta plana

## LEYENDA

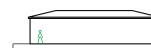
- Uso residencial
- Uso viajeros
- Uso maquinaria
- Uso comercial
- Mixto



## ACCESOS



Fachada Andenes



Fachada Exterior



Alzado lateral