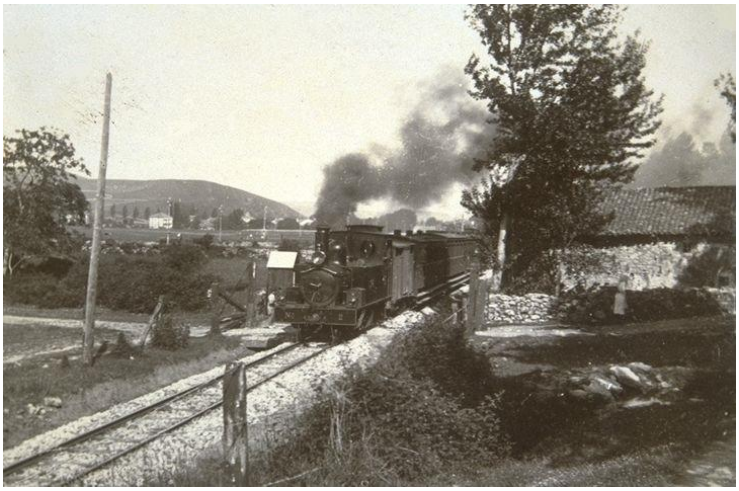
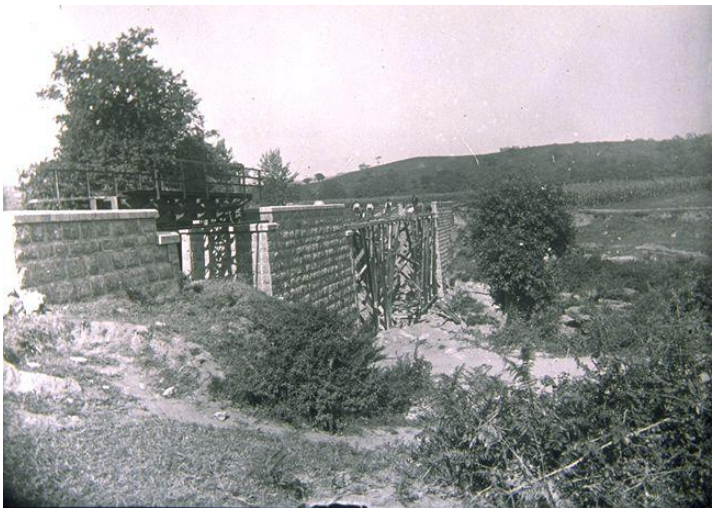
EL FERROCARRIL CANTÁBRICO

FRANCISCO GONZÁLEZ MONTES

A finales del siglo XIX y principios del XX se construyeron en España muchas líneas férreas de pequeños recorridos locales o regionales como alternativa al problema del transporte, pero a los pocos años la experiencia vino a demostrar que eran inadecuadas ante la competencia del transporte por carretera; la mayoría fueron cerrando o evolucionando a los tendidos de vía ancha.
En el caso de la cornisa cantábrica, las dificultades orográficas y el elevado coste de la vía ancha, convirtieron a la red en una solución que permanece hasta nuestros días.
El 24 de mayo de 1889 se presenta la solicitud para la concesión de un tranvía a vapor entre Torrelavega y Cabezón de la Sal. El 23 de julio de 1890 se constituye *"La Compañía del Ferrocarril Cantábrico S.A."*, con un capital de 6.650.000 pesetas y 13.300 socios accionistas (en su mayoría de la burguesía mercantil santanderina). La línea entre Santander y Cabezón de la Sal se inauguró el 2 de enero de 1895 y en ese año circularon un total de 3.239 trenes, transportando 244.236 viajeros y 26.385,78 Tm. de mercancías.
Cuatro locomotoras a vapor (Dubs, Glasgow) de 120 toneladas (*"Pas", "Besaya", "Saja" y "Nansa"*) comienzan a cubrir los 46 Km. existentes entre ambas localidades.
El 20 de Julio de 1905 la línea se prolongó otros 55 Km. más, hasta Llanes. En 1907, en una combinación con *"la compañía de Ferrocarriles económicos de Asturias*" se llega a una expansión máxima de 107 Km.
La inolvidable estampa de las lentas locomotoras traqueteando a las orillas del Saja y coordinando sus idas y vueltas con escasa frecuencia marcaba los ritmos de la vida en los pueblos.
Al tratarse de una sola línea ferroviaria los cruces de trenes se realizaban en las estaciones de doble vía (Puente San Miguel y Casar de Periedo) con cambios de agujas manuales. Las máquinas aprovechaban el tiempo de espera para reponer el agua de sus calderas por medio de una aguada o grúa de agua con manguera de cuero.



Los apenas 4 km. de línea entre las estaciones de Puente San Miguel y San Pedro de Rudagüera, a su paso por Villapresente, representaron grandes dificultades orográficas a ambos márgenes del río, lo que obligó a unas costosísimas infraestructuras como muros de contención, voladuras con explosivos de algunos farallones rocosos, construcción de dos puentes de hierro en Santa Isabel y de un túnel en el límite con San Pedro de Rudagüera.



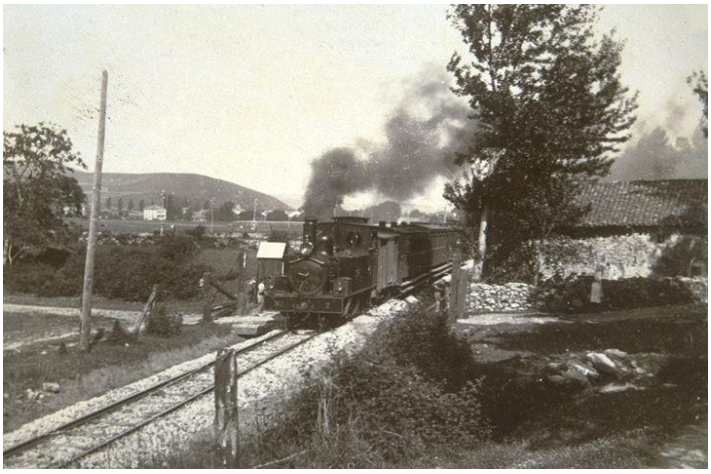
Las fotografías anteriores corresponden a la construcción de los dos puentes de hierro, junto al apeadero de "Santa Isabel". El primero, más pequeño, sobrevolaba la carretera que une los pueblos de Villapresente y Valles; el segundo, el río Saja.
En primer lugar, se construyen los pilares laterales de piedra a ambos lados del río; a continuación, se monta una cimbra de madera y finalmente se arma el puente de un solo tramo, con recias balaustradas de estructura soporte.
A ambos lados de los rieles se instalan dos pasarelas peatonales, más de mantenimiento que de uso público (dada la peligrosidad), pero lo cierto es que los más osados vecinos del barrio de la Flor las utilizábamos para ir a la estación, ya que la otra alternativa era dar la vuelta por el lavadero del Munio, doblando la distancia.
Yo que nací y viví en ese idílico y apartado barrio de Villapresente recuerdo con cariño y añoranza el ritmo que nos marcaba el paso del tren apenas media docena de veces a lo largo del día; el `primero a las 7 de la mañana y el último a las nueve de la noche, e intercalando los vacíos horarios de los trenes de viajeros pasaban los largos mercancías de vagones semiabiertos o cerrados según los materiales que transportaban. Los más frecuentes eran de carbón y hierro.
El continuo traqueteo de los convoyes sobre los raíles provocaba la vibración de las tejas de nuestra vivienda, y una vez al año mi padre subía al tejado a recomponerlo para evitar las goteras.

En el idílico paraje del Pontón, el arquitecto D. Antonio Barasa construye el pequeño apeadero de *"Santa Isabel-Quijas",* con un andén en curva y un edificio de dos plantas: en la planta baja estaba la oficina del jefe de estación y la sala de espera comunicada por una pequeña ventanilla. En la planta alta tenía la vivienda el jefe de estación y su familia, que también habían construido otra vivienda en el barrio de *"La Flor",* se llamaba Alejandro.
Unos minutos antes de la llegada del tren abría la pequeña ventanilla que comunicaba con su despacho y te dispensaba un diminuto y rígido billete de cartón con el que subías al tren y esperabas el paso del revisor para picarlo.

Ciertamente, el horario de trenes era escaso, mis recuerdos en los años 60 como estudiante en el Instituto *"Marqués de Santillana*" en Torrelavega nos obligaba a coger el tren de las 7 de la mañana junto a algunos trabajadores que iniciaban su turno laboral a las 8 en las fábricas de "*Solvay*", "*Sniace*", "*General*" y alguna otra de menor importancia.

"Santa Isabel – Quijas"

Entre las estaciones de *"Santa Isabel – Quijas" y "San Pedro de Rudagüera"* existió otro apeadero llamado *"La Lumbrera*", situado a orillas del río Saja antes del túnel allí construido; al no haber vivienda alguna en aquel paraje, no tenía otra justificación que ser la base de materiales y herramientas de la cuadrilla de mantenimiento que operaba en ese tramo de la línea. El cuidado ordinario de la línea férrea se realizaba por medio de pequeñas cuadrillas de peones que segaban las orillas, limpiaban los caminos y realizaban las labores de mantenimiento. En esa zona trabajaba un vecino del barrio de "la Flor", José Barrio, y otros compañeros residentes en San Pedro de Rudagüera.
La construcción de la presa y la central hidroeléctrica *"Montaña"* en el paraje de *"El Bacón*", dirigida y realizada en la misma época que la vía férrea, justificaba también la existencia y el uso de este apeadero para la descarga de materiales, que en la década de los 90 se cerró y se derribó.



"San Pedro de Rudagüera" *Locomotora a vapor (Dubs, Glasgow) de 120 toneladas*

El paso de las pesadas locomotoras a vapor marcaba el horario de los que vivíamos al margen de la vía férrea, yo que lo hice en el barrio de *"la Flor"* salía a saludar a los pocos viajeros acomodados en los primeros vagones de madera a los que se accedía por sendas escalerillas situadas en los extremos, dando acceso a un balconcillo; alguna vez, aunque estaba prohibido, recuerdo haber pasado de vagón a vagón como hacía el revisor.
"El Ferrocarril Cantábrico" fundado en 1889 pasa a denominarse *"Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha"* (FEVE) el 23 de septiembre de 1965 realizando el *"Ministerio de Fomento"* importantes inversiones en infraestructuras y materiales como la sustitución de las viejas locomotoras a vapor por unidades Diesel.
En la década de los 60 se realiza una reparación integral de la línea férrea: rieles más sólidos, nuevas traviesas y

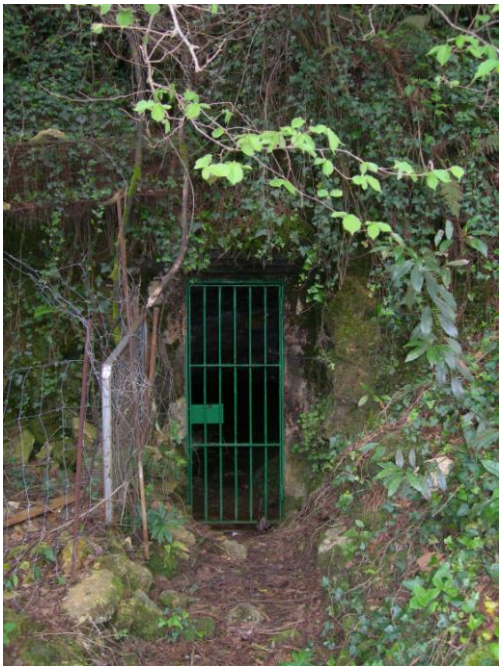
sustitución de la grava de amortiguación sobre las que se montan; para ello se abre una cantera junto a la estación de “Santa Isabel” que con su molino de piedra será explotada durante varios años.
La dinamita para las detonaciones se custodiaba en una pequeña cueva tras el apeadero, con puerta blindada; por entonces se desconocía la existencia de pinturas rupestres en esa caverna.

Cantera de Santa Isabel

Alcantarillado bajo “La Conchuela”

Justamente encima de la cantera, al borde de su zona de explotación existe otra cueva con pinturas magdalenienses: *“La Clotilde”;* que a pesar de haber sido descubierta en 1906 por Ermilio Alcalde del Río, no contaba por entonces con puerta de seguridad ni se tomaron medidas de protección. En la década de los 60 yo entraba con mis amigos en ambas cuevas a la luz de linternas y velas disfrutando y descubriendo la aventura de caminar “medio a ciegas” por sus oscuras galerías, y aunque no reparamos entonces en la existencia de importantes pinturas y grabados, al parecer, destruidos en aquellos años por otros niños y jóvenes de Quijas.

“La Clotilde”



“La Estación”

Más recientemente, al Este de la estación, soterrado bajo la línea férrea y la colina de *“La Conchuela”* se ha excavado un túnel de desagüe, que llega hasta el pueblo de Valles, evitando de este modo las frecuentes inundaciones que sufría la zona.
Al límite con San Pedro de Rudagüera el paso se estrecha con un muro montañoso que convierte la zona en un microclima al estar protegido de los fríos vientos del norte; el lugar se conoce como *“La Lumbrera”* por las elevadas temperaturas en los días soleados.

Para permitir la instalación de la vía férrea, se realizaron voladuras con explosivos, dejando un peligroso farallón rocoso por debajo del cual circulan los trenes; algunas veces se producen desprendimientos de rocas que se intentan retener con una estructura de malla metálica y unos contrafuertes de hormigón.

"La Lumbrera"

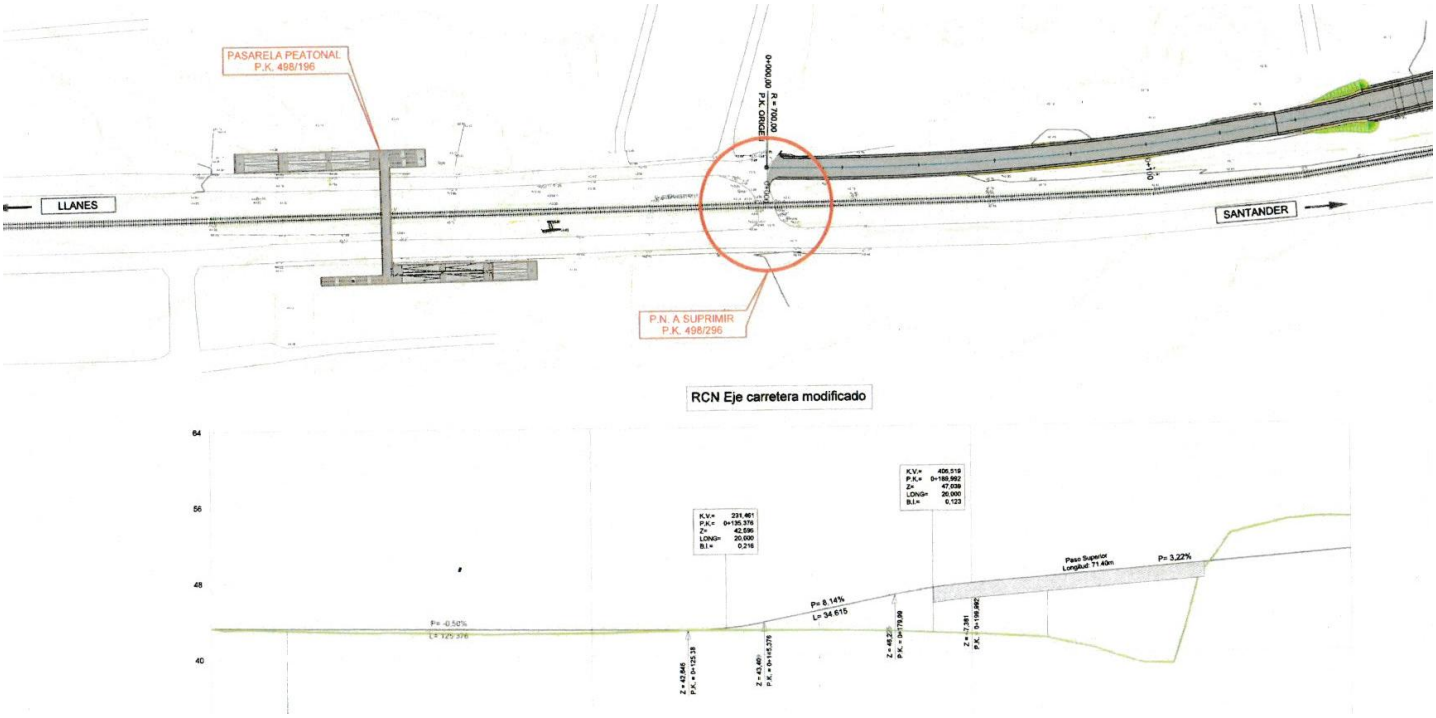
También hubo de realizarse un pequeño túnel por debajo de la colina y un paso a nivel por el que cruzaba la carretera que también discurría paralela al río entre los pueblos de Villapresente y San Pedro de Rudagüera.
Los pasos a nivel son uno de los problemas más peligrosos de la línea, que la compañía se ha propuesto eliminar debido a los múltiples accidentes que han ocasionado a lo largo de su historia.
En estos cuatro kilómetros `por los que discurre el ferrocarril en Villapresente existen tres cruces de carreteras con pasos a nivel.
En este primero de *"La Lumbrera"* se está construyendo un puente elevado sobre el túnel.

En la zona de *"El Camarao"* existen otros dos pasos a nivel que ocasionaron graves accidentes por su escasa visibilidad: una furgoneta fue arrastrada e incendiada a lo largo de 100 metros, pereciendo su ocupante; Pepín "el Lechero" fue embestido en la parte trasera de su camión y despedido, con mucha suerte, fuera de la vía. Para evitar nuevas desgracias en 1985 se construyó un puente sobre las vías del tren, y en fechas similares se colocaron barreras en los otros pasos a nivel.

Paso a nivel hacia el barrio de *"La Flor"*

Puente construido en *"El Camarao"*

Actualmente se están realizando las expropiaciones de los terrenos para construir una carretera por encima de *"Peña Sevil"* con un viaducto que enlazará con la carretera ya existente al norte de la línea férrea. El proyecto también incluye una pasarela peatonal frente al edificio del vivero forestal.



Proyecto de supresión del paso a nivel hacia el barrio De La Flor"

FEVE fue extinguida el 31 de diciembre de 2012 por el Gobierno de España para unificar los operadores públicos estatales de vía estrecha y ancha, de manera similar al proceso realizado con RENFE en 2004. Las infraestructuras de FEVE (estaciones, vías, etc.) fueron segregadas en Adif.