

EL FERROCARRIL DE LEDESMA. PROYECTOS Y DISEÑOS ARQUITECTÓNICOS

JOSÉ IGNACIO DíEZ ELCUAZ

RESUMEN.—El artículo se centra en el estudio de un proyecto, no realizado, de la denominada «arquitectura de ingenieros». Se hace una valoración del carácter innovador/conservador de dicha arquitectura. A partir de una investigación de archivo, se reconstruye todo el proceso de gestación y su posterior fracaso. La revisión bibliográfica permite valorar el alcance de esta arquitectura: la novedad aportada por el uso de los nuevos materiales o los nuevos espacios requeridos no conllevó un cambio de los presupuestos estéticos, que, en la obra de masonería, sigue los esquemas arquitectónicos tradicionales.

ABSTRACT.—The article is based on the study of a project, not built, of the called «architecture of the ingeneers». A valuation of the innovator/conservative character of such an arquitecure is done. From a research of file is reconstructed all process of gestation and later failure. The bibliographic revision allows the valuation of the reach of this arquitecure: the contribution of novelty because of the use of new materials or new required spaces didn't put up with a change of the aesthetic plans that, in masonry, follows the traditional architectonic schemes.

PALABRAS CLAVE: Ferrocarril / Arquitectura / Transporte / Comercio.

1. INTRODUCCIÓN

En el presente artículo, que tiene como base un proyecto de ferrocarril no construido, hemos querido analizar y hacer algunas reflexiones sobre la denominada «arquitectura de ingenieros». Se ha considerado tradicionalmente que la arquitectura más innovadora del siglo XIX es la que realizan los ingenieros con los nuevos materiales constructivos —hierro, vidrio y, posteriormente, hormigón—. A través de una de estas obras hemos querido valorar el carácter innovador cuando su actividad constructiva no está determinada por los nuevos materiales. Observamos que en esta situación logran unos resultados similares a los arquitectos, pues se van a adaptar los mismos presupuestos estéticos.

Conserva el Archivo Diocesano de Salamanca una copia de un proyecto para construir una línea ferroviaria de Salamanca a Ledesma¹. No hay fecha alguna ni referencia en él al posible autor del proyecto. El único elemento que nos podría indicar su cronología es un plano general de la ciudad de Salamanca: la ciudad muestra un escaso desarrollo urbanístico, apenas se ha rebasado el perímetro de las murallas, no aparece representada la plaza de toros de la Glorieta, levantada en 1893, y sí la que estuvo situada en el costado de lo que hoy es Avda. Mirat (figura 1). Por tanto, cabe deducir que es anterior a 1893.

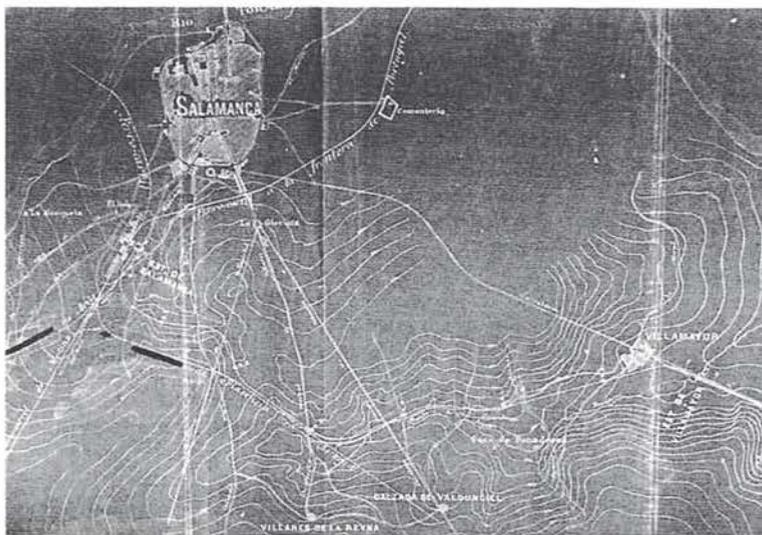


FIGURA 1. *Primer proyecto (1889). Salamanca*

Por otra parte, según el citado plano, sólo se ha construido la línea ferroviaria de Medina del Campo a la frontera portuguesa (entre 1882 y 1884 se construye el tramo de Salamanca a Ciudad Rodrigo). Las líneas de Astorga a Plasencia, hoy conocida como «vía de la Plata» (inaugurada en 1896), y la de Salamanca a Ávila (el tramo de Salamanca a Peñaranda se inauguró en 1890) están trazadas en línea discontinua, por lo que cabe pensar que están en proyecto o en obras, pero no concluidas. Así pues, podemos precisar más y señalar como fechas límites 1884 y 1890, entre las cuales se elaboró el proyecto de ferrocarril «Salamanca a Ledesma».

1. Archivo Diocesano de Salamanca (en adelante ADS), M 705 (bis).

La búsqueda de datos en la prensa salmantina de fines del XIX y principios del XX nos informa de la existencia, como más adelante veremos, de dos proyectos: uno en 1889 y otro en 1908. Por tanto, se trata del primer proyecto. Pero antes de seguir con él veamos cómo se gestó.

2. PRIMEROS INTENTOS

El primer intento de dotar a Ledesma de una línea de ferrocarril que la enlazase con Salamanca partió del abogado salmantino D. Miguel Marcos Lorenzo y del industrial ledesmino D. Isaac Trilla, ellos obtuvieron, en 1887, una concesión otorgada por la Dirección de Obras Públicas para realizar los estudios previos a la construcción de un ferrocarril de vía estrecha («ferrocarril económico»)².

Los ferrocarriles de vía estrecha (en torno al metro de anchura) se plantean cuando los de vía ancha (1,675 metros en España) no parecen un negocio muy rentable, por su elevado coste. Es un fenómeno internacional. Se empiezan a construir porque pueden ceñirse más al terreno y «evitar los grandes gastos del establecimiento, primero, y, luego, de la explotación»³.

Pero al año siguiente, en 1888, surgió la idea de desviar la línea Transversal, la de Plasencia a Astorga, haciéndola pasar por Ledesma. Fue un proyecto impulsado por el Ayuntamiento de la villa salmantina a través de los representantes políticos de entonces: el Duque de Tamames, diputado por el distrito de Ledesma⁴, y D. Luis Sánchez Arjona, por Ciudad Rodrigo⁵. Para favorecer las gestiones se llegó, incluso, a desplazar el Ayuntamiento de Ledesma a Madrid⁶. Las razones que alegaban para justificar el cambio de trazado se basaban en el numeroso volumen de viajeros que podrían aportar los establecimientos balnearios de Baños de Ledesma y Calzadilla de Mendigos. Pero esos beneficios eran insuficientes para compensar el aumento de los costos de construcción y de expropiaciones que conllevaba, por lo que la idea será rechazada.

2. *El Adelanto*, 22-III-1890, «Ferrocarril de Salamanca a Ledesma».

3. (WAIS SAN MARTÍN, FRANCISCO: *Historia general de los ferrocarriles españoles*, 2ª ed. Madrid: Editora Nacional, 1974, pp. 505-6). Los primeros aparecen a partir de 1870, se basan en la Ley General de ferrocarriles del 3-VI-1855. Inicialmente no hay una legislación específica para ellos. El proyecto de ley de ferrocarriles secundarios del 16-III-1888 fue presentado por el Gobierno a las Cortes pero no llegó a discutirse. El 9-VI-1893 el Gobierno establece el plan de líneas a que debía afectar. La primera Ley de Ferrocarriles Secundarios aparece el 30-VII-1904, en ella se regula las subvenciones a que podrán acogerse las compañías. Estas subvenciones irán mejorando con nuevas leyes promulgadas el 30-VIII-1907 y el 26-III-1908, que atrajeron a un gran número de empresarios extranjeros, «pero es más lo que se habla que lo que se consigue» (*Ibidem*, pp. 516-7).

4. *El Fomento*, 19-I-1888, «Crónica general y provincial».

5. *El Fomento*, 29-V-1888, «Crónica general y provincial».

6. *El Fomento*, 10-VII-1888, «Crónica general y provincial».

Los discursos en apoyo del ferrocarril por Ledesma, tanto en este intento como en los posteriores, están llenos de ilusiones y sueños, que les llevaban a ver en el ferrocarril el elemento mesiánico de su desarrollo social y económico, sobrevalorando en exceso sus posibles potencialidades económicas, que el ferrocarril vendría a dinamizar. Sírvanos de ejemplo el siguiente artículo publicado en *El Fomento*:

«Los ferrocarriles que partiendo de Salamanca van a Portugal, en su marcha de vagones vacíos, van dando gritos que nadie oye...»
 «Sin embargo, muy cerca de tanta esterilidad está la vida agrícola, la industria, el comercio, la actividad, los capitales, los obreros y todo, en fin, lo que hubiera hecho digna de llevar el nombre de tal. Esta vida, este comercio, esta industria, estos capitales, estos obreros, este todo que le falta, están en Ledesma (...).»
 «Mas hoy que la transversal, en el trayecto de Salamanca a Zamora, puede variarse por una ley promulgada ya (...), tanto el partido de Fuentesauco como el de Ledesma (...) solicitan para sí la variante.»
 «...elijan el que más beneficios pueda prestar, y es indudable que obrando así, tocará en Ledesma donde encontrará la Empresa un verdadero venero inagotable, con su famoso mercado, sus célebres y concurridísimos baños y la inmensidad de productos que en ocho leguas de radio son obligados a Ledesma»⁷.

Los intereses de Ledesma se veían enfrentados, pues, a los de Fuentesauco y su distrito. Entre los defensores de éstos destacaba la actividad de un sacerdote⁸. Esta participación del clero se volverá constante, por ello no es extraño que una copia del primer proyecto se conserve en el Archivo Diocesano de Salamanca.

3. PRIMER PROYECTO DE FERROCARRIL A LEDESMA

3.1 Tramitación legal y elaboración del proyecto

Tras la fracasada tentativa, se vuelve, poco después, a la idea inicial de construir un ferrocarril de vía estrecha o ferrocarril económico que enlace Salamanca con Ledesma pasando por Baños. La Dirección de Obras Públicas prorroga en 1889 la concesión que había otorgado a los Sres. Marcos y Trilla⁹. Éstos concertaron con D. Eduardo Milla, funcionario del Cuerpo de Caminos, la realización del proyecto que conocemos y que se guarda en el Archivo Diocesano¹⁰. La Diputación había prometido una subvención de un millón de pesetas, aunque después se retractó de lo dicho¹¹.

7. *El Fomento*, 11-I-1889, «Una cosa es predicar...».

8. *Ibidem*.

9. *El Fomento*, 3-VI-1889, «Miscelánea».

10. *El Adelanto*, 22-III-1890, «Ferrocarril de Salamanca a Ledesma».

11. *El Fomento*, 15-IV-1889, «Miscelánea».

A finales de Julio de 1889 comienzan los trabajos preliminares de reconocimiento del terreno, optándose por seguir la orilla derecha del Tormes¹². En septiembre terminan los trabajos de campo y dan paso a los de gabinete, que se pensaban terminar en noviembre¹³. En 1890 se presentó el proyecto en la sección provincial de Fomento¹⁴.

Para acceder a la subvención del Estado (una garantía del 5% sobre el capital invertido durante 20 años), según el proyecto de ley del 16 de marzo de 1888, debía preceder la aprobación técnica y el depósito de una fianza (la provisional era el 0,50% del importe del presupuesto; la definitiva, del 3%). Pero a pesar de las garantías estatales, las compañías ferroviarias no se aventurarán en una empresa que, pese a la ponderación tan optimista que hacían en Salamanca y Ledesma, no ofrecía las más mínimas garantías de rentabilidad.

Resulta sorprendente el paralelismo que se va a producir con otra línea férrea frustrada: la que enlazaría el Ferrocarril Transversal con el de la Frontera Portuguesa, desde Béjar a La Fuente de San Esteban. Los proyectos, o los comentarios y discursos en torno a ellos, surgirán simultáneamente, a veces se utilizan con fines claramente electorales. Así no es extraño que el primer proyecto de esta línea, conocida como «el Ferrocarril de la Sierra de Francia», surja ahora: en agosto de 1889 la Dirección de Obras Públicas autoriza a D. Alejandro Moralido la realización de los estudios para un ferrocarril¹⁵, que fueron realizados por el ingeniero D. Alberto García Serrano¹⁶.

A finales de 1897 se volvió a hablar del proyecto del Sr. Milla, pero pronto fue olvidado¹⁷.

3.2. *Justificación económica: la rentabilidad del ferrocarril*

Los datos recogidos a continuación pertenecen a la memoria que acompaña el proyecto del Archivo Diocesano¹⁸.

Se justifica el proyecto de ferrocarril por la conveniencia de construir vías secundarias que potencien las grandes líneas ferroviarias. La memoria señala en concreto el carácter deficitario de la principal línea que cruza

12. *El Fomento*, 2-VIII-1889, «Miscelánea».

13. *El Fomento*, 9-IX-1889, «Miscelánea».

14. *El Fomento*, 3-III-1890, «Miscelánea».

15. *El Fomento*, 21-VIII-1889, «Miscelánea».

16. *El Fomento*, 2-X-1889, «Miscelánea».

17. *La Opinión*, 22-XII-1897, «Salamanca y su provincia»; *Ibidem*, 20-XII-1897, «Desde Ledesma»; *El Fomento de Salamanca*, 11-V-1897, «Noticias locales y provinciales».

18. ADS, M 705 (bis). Todos los datos que siguen a continuación están tomados de ella, salvo referencia expresa contraria.

Salamanca: la que comunica Oporto y Lisboa con Francia a través de Medina del Campo. Se considera que con la construcción de vías auxiliares se resolvería el problema pues aumentaría el tráfico de mercancías, ya que la construcción de éstas permitiría que los productos de las comarcas por donde cruzasen se incorporasen posteriormente al tráfico de las grandes vías. Se citan expresamente la Sierra de Francia y la Ribera del Duero, cuyas dificultades de comunicación impedirían la comercialización de sus productos y serían causa de su atraso económico. La línea que se proyecta conectaría Salamanca con el fértil valle del Tormes, hasta Ledesma.

Se destaca la importancia industrial y comercial de Ledesma como centro de la comarca denominada 'Campo de Ledesma'. Se menciona su actividad industrial: fábricas de harinas, curtidos y tejidos de lanas (mantas sayaguesas, paños, etc.).

Reproducimos algunas líneas interesantes por los datos que nos proporcionan sobre la vida de la época:

«En cuanto al tráfico, es Ledesma paso obligado para toda la arriería que conduce los aceites de Sierra de Gata a la provincia de Zamora; para los ganados que trashuman entre las montañas de Zamora y León y las dehesas de Extremadura; para los bañistas que se dirigen al establecimiento de Calzadilla del Campo, distante 5 kilómetros al Oeste de la villa y, finalmente, para todos los carreteros y arrieros que conducen cascás, lanas, pieles, corchos, etc. a las fábricas de la villa».

Así se cuantifica el tráfico de mercancías según datos de la Administración de Consumos y del comercio de Ledesma. Frente a la variedad de productos de importación, resalta el reducido número de productos exportables, que se limita a cinco y certifica el carácter agrícola de la región. Se trata de carbones vegetales, cereales, corcho, casca de encina o roble y ganado, por orden de importancia según el volumen de mercancías (véase el apéndice 1).

Tras Ledesma, la justificación económica del ferrocarril vendría dada, en segundo lugar, por los Baños de Ledesma, que aportarían los 10.000 viajeros; a esto habría que añadir los que van a tomar las aguas a Calzadilla de los Mendigos, balneario que tuvo una cierta importancia a lo largo del siglo XIX y principios del XX. La fábrica de harinas de Zorita sería la tercera base económica:

«Montada hace unos 60 años por un industrial emprendedor y entusiasta fue dotada de todos los adelantos que en aquella época se conocían en estas clases de industrias. Hoy ya resulta su maquinaria un tanto anticuada»¹⁹.

19. El fundador al que se refiere la memoria es D. Mariano de Solís; posteriormente pasó a ser propiedad de los hermanos López, quienes, aprovechando el salto de agua, pensaron montar una instalación eléctrica en 1889, antes de ser adquirida por D. Bernardo Olivera, quien, al concluir el siglo, le-

Le atribuyen un tráfico comercial de 20.125.000 kilos (véase el apéndice 2). Evalúan también el tráfico de viajeros y mercancías de Salamanca a Ledesma (véase el apéndice 3). Concluyen calculando el tráfico anual de viajeros en 182.208 personas y el de mercancías en 62.001 toneladas.

En el estudio previo al proyecto final se plantearon tres posibles trazados:

1º Por la margen izquierda del Tormes, partiendo de la estación de Tejares, pues prolongarla hasta Salamanca significaría construir un puente que dispararía los costos. Pasaría por Carrascal, Florida de Liébana, El Pino y los Baños de Ledesma.

2º Conectar Ledesma con la línea de Portugal por Barbadillo y pasando por Galindo, Rollán y Golpejas.

3º Por la margen derecha del Tormes, a través de Villamayor, Valverdón, Almenara, Juzbado, Olmillos, Frades y Baños de Ledesma.

Por diferentes razones –menor interés económico, dificultades orográficas y ausencia de enlace directo con Salamanca– se abandonarían las dos primeras alternativas.

La línea tendría una longitud de 36,5 Kms. y 32,45 m de desnivel. Se calculan en 105.175,96 ptas. el precio por kilómetro construido; los gastos de conservación y reparación en 1.808,61 ptas. por Km. y los de explotación en 4.166,77; los rendimientos probables en 22.763 ptas. por Km. Un cálculo excesivamente optimista pues significaba que en 7 años se amortizaba la construcción del ferrocarril.

3.3. *Los diseños arquitectónicos*

Entremos en la fase constructiva del proyecto con la descripción de los materiales. Hay dos tipos de piedra a usar: la de arenisca, procedente de las canteras de Villamayor, Valverdón y Almenara, utilizable como mampostería de relleno o labrada en sillería para los huecos de edificios, y la piedra granítica procedente de los cerros de Juzbado, Baños y Ledesma, compacta y homogénea, de grano fino y gran dureza. Para las traviesas hay abundancia de madera de encina o de roble. Las cuales se traerían de los hornos de El Pito, en Villavieja, los más próximos. Los ladrillos y tejas se producen en Salamanca.

Las estaciones se clasifican en tres tipos, con diferentes diseños y elementos arquitectónicos:

vantó una nueva fábrica de mayores dimensiones. (Véase *El Adelanto*, 13-IV-1890, «El ferrocarril de Salamanca a Ledesma», y *El Fomento*, 20-VIII-1889, «Miscelánea»).

1ª Clase. Se establecería en Salamanca, contigua a la estación existente, y en Ledesma, en el barrio de los Mesones, sin llegar a cruzar el Tormes, pues la construcción de un puente que lo atravesase costaría 508.200 ptas.

2ª Clase. De este tipo sólo se establece una en el balneario, término de Vega de Tirados.

3ª Clase. Se establecen en Villamayor, fábrica de harinas de Zorita (Valverdón) y Almenara (figuras 2 a 8).

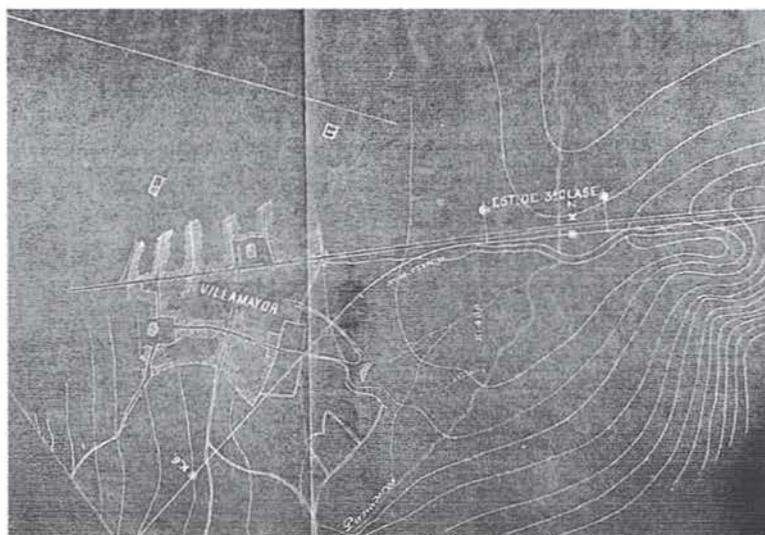


FIGURA 2. *Primer proyecto (1889). Villamayor.*

Según la categoría, las estaciones dispondrán de diferentes dependencias:

1ª Clase. Para los usuarios y transporte de mercancías se dispone: un edificio de viajeros, retrete, andén, muelle cubierto y otro descubierto. Para atender el servicio de tracción se proyecta una cochera para carruajes, otra para cuatro locomotoras y un depósito de agua.

2ª Clase. Pensada para un tráfico exclusivo de viajeros, pues sólo se establece una para los Baños de Ledesma. Consta de edificio de viajeros, retrete, andén y muelle descubierto. Para uso de locomotoras se sitúa un depósito de agua. El edificio se localiza junto al puente que conduce a Baños, pues éstos están en la margen izquierda del Tormes.

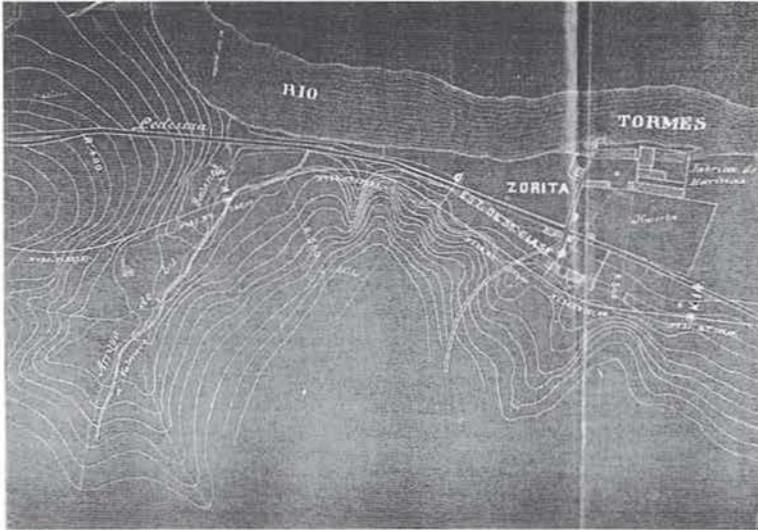


FIGURA 3. *Primer proyecto (1889). Fábrica de barinas de Zorita.*

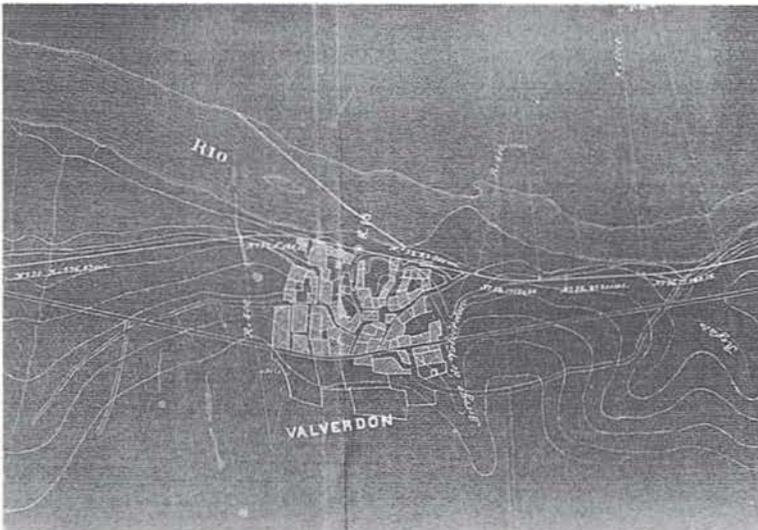


FIGURA 4. *Primer proyecto (1889). Valverdón.*

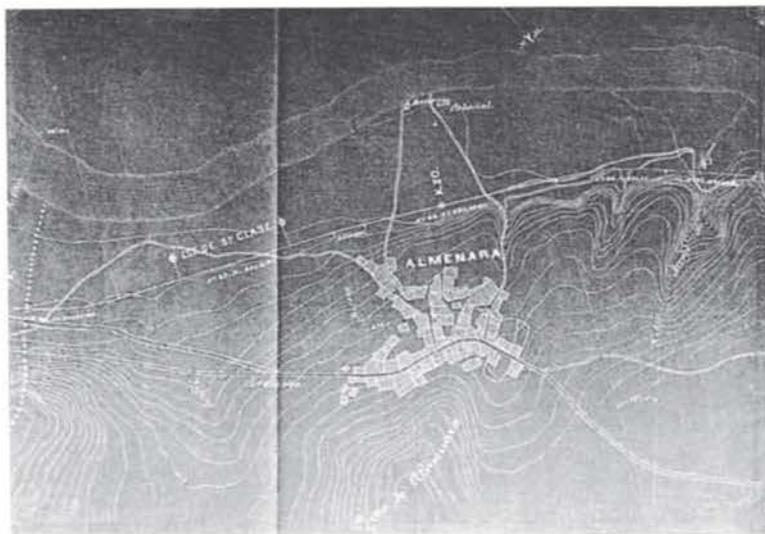


FIGURA 5. *Primer proyecto (1889). Almenara.*

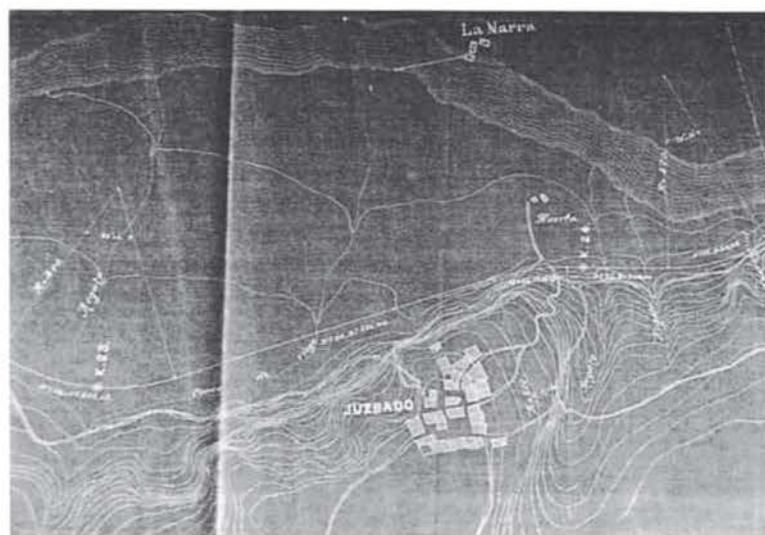


FIGURA 6. *Primer proyecto (1889). Juzbado.*

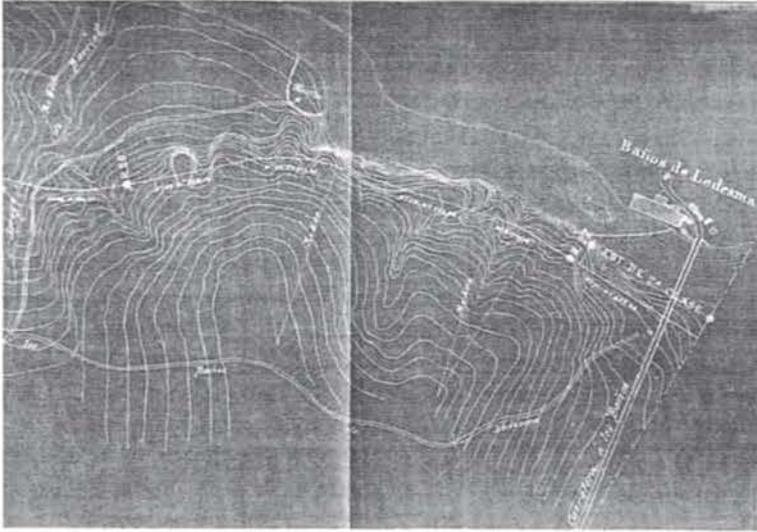


FIGURA 7. *Primer proyecto (1889). Baños de Ledesma.*

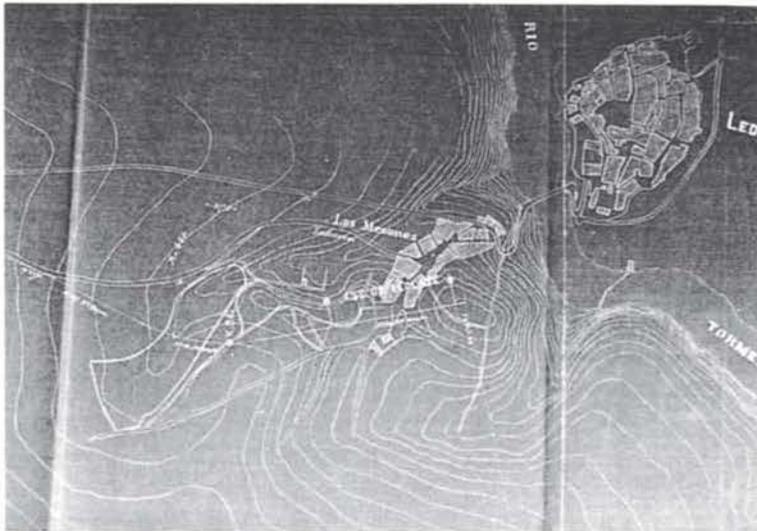


FIGURA 8. *Primer proyecto (1889). Ledesma.*

3ª Clase. Consta de edificio de viajeros con su andén, retrete y muelle descubierto. En la estación de Zorita-Valverdón, para proteger los cereales y harinas que pudieran transportarse, se proyecta un muelle cubierto. No se prevén dependencias para el servicio de tracción.

Los diseños arquitectónicos son austeros y funcionales, sin apenas concesiones ornamentales. Para la estación de primera clase (figura 9) se diseña un edificio de dos plantas; la inferior se destina a dependencias del servicio público; la principal, a estancias administrativas. Las fachadas principal y posterior están recorridas por cinco huecos en cada planta, quedando entre ellas un pequeño espacio de muro que es ocupado por una pilastra a modo de contrafuerte, en la que se insinúan basa, fuste y capitel, pero con poca semejanza a los órdenes clásicos. Esta especie de pilastras se prolongan posteriormente hasta las líneas divisorias de planta, repitiéndose en igual forma en el piso superior. Los antepechos de los vanos del piso principal reciben una decoración geométrica en forma de banda continua que hace las funciones de friso, a la altura de la cornisa se vuelve a reproducir. Los vanos se cierran con arcos escarzanos, recercándose la línea de dovelas. Sobre los extremos del muro se sitúan jarrones ornamentales.

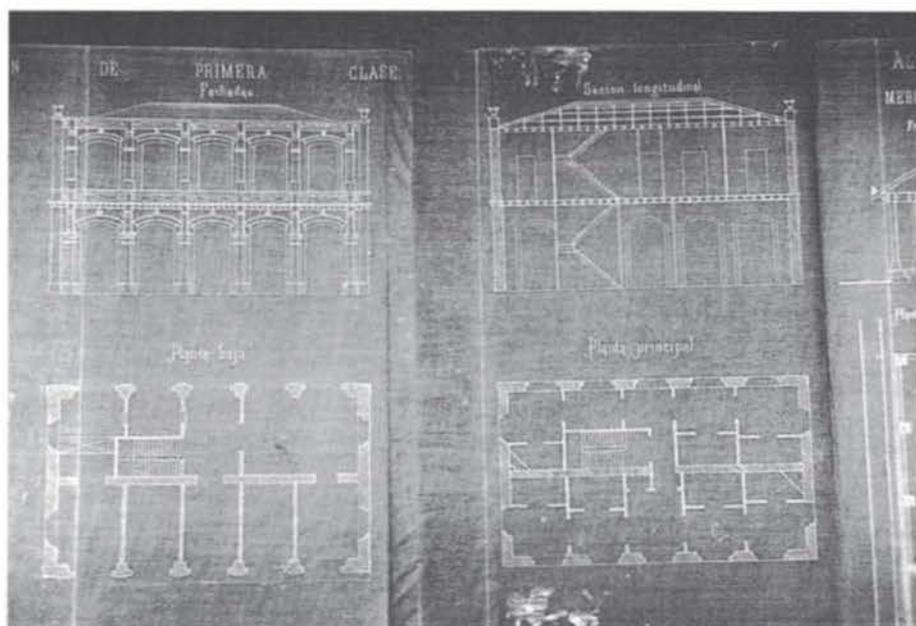


FIGURA 9. Primer proyecto (1889). Estación de primera clase.

Decorativamente se puede hablar de un lenguaje clásico, aunque el vocabulario no lo es, más bien, es el resultado de una elaboración personal fruto de las ansias por renovar las formas arquitectónicas tradicionales. En el fondo, representa la contradicción principal de los años finales del siglo XIX y primeros del XX: la sensación de cansancio provocada por los historicismos en arquitectura, que dio lugar a una serie de neos (Neogótico, Neogriego, etc.), empuja a una renovación arquitectónica, pero esos deseos de novedad no encuentran los medios expresivos adecuados; el resultado final es que cada arquitecto —ingeniero en este caso— crea su estilo propio, personal, mediante una serie de elementos decorativos de origen muy diverso, en muchos casos ajenos a los estilos arquitectónicos tradicionales.

Sorprende que no haya diseños arquitectónicos basados en el uso del hierro, tratándose como se trata de una de las tipologías más representativas de la arquitectura del hierro: las estaciones de ferrocarril. Y, más aún, siendo su diseñador un ingeniero y no un arquitecto. Por lo general, como señala Javier Hernando, es en la gran nave o cubierta metálica que acoge los andenes donde se plasma el uso del nuevo material, donde se aplican los nuevos avances tecnológicos para crear amplios y luminosos espacios interiores, es el campo propio de los ingenieros. Pero exteriormente, el edificio de viajeros adopta un carácter monumental en consonancia con la ciudad, pues es la gran puerta de entrada para los forasteros; la primera imagen, y la última, de la ciudad. Para cumplir estas funciones se recurrió a «la arquitectura tradicional, la única que podía satisfacerlas según el pensamiento del siglo»²⁰. La ausencia en los diseños de una nave sobre los andenes explica esta carencia de arquitectura del hierro. Y sólo en las cocheras para locomotoras, donde se necesitaban amplios espacios para acoger los vehículos, se utilizó como elemento estructural, en vigas y columnas.

La estación de segunda clase (figura 10) obedece a los mismos planteamientos. Arquitectónicamente el edificio se estructura en dos ejes opuestos: el cuerpo inferior, con tres huecos en arco escarzano en su fachada principal, que se desarrolla longitudinalmente; transversal a él se sitúa un segundo cuerpo, también con tres huecos, el central rematado en arco escarzano; los faldones de la caída de aguas, cuyos caballetes se cruzan ortogonalmente, definen los diferentes ejes.

El recercado de los vanos está enlazado por una línea continua. En los tres huecos inferiores y en el principal del piso superior, sobre el arco escarzano se sitúa una moldura ornamental, acompañada de otros elementos a modo de acróteras y antefija, elementos que se repiten en el remate de las cubiertas. Los presupuestos estéticos son los mismos que en el edificio anterior: austeridad ornamental (menor en este caso) y pervivencias clásicas (en el lenguaje más que en los elementos).

20. HERNANDO CARRASCO, J.: *Arquitectura en España (1770-1900)*, Madrid, 1989, p. 325.

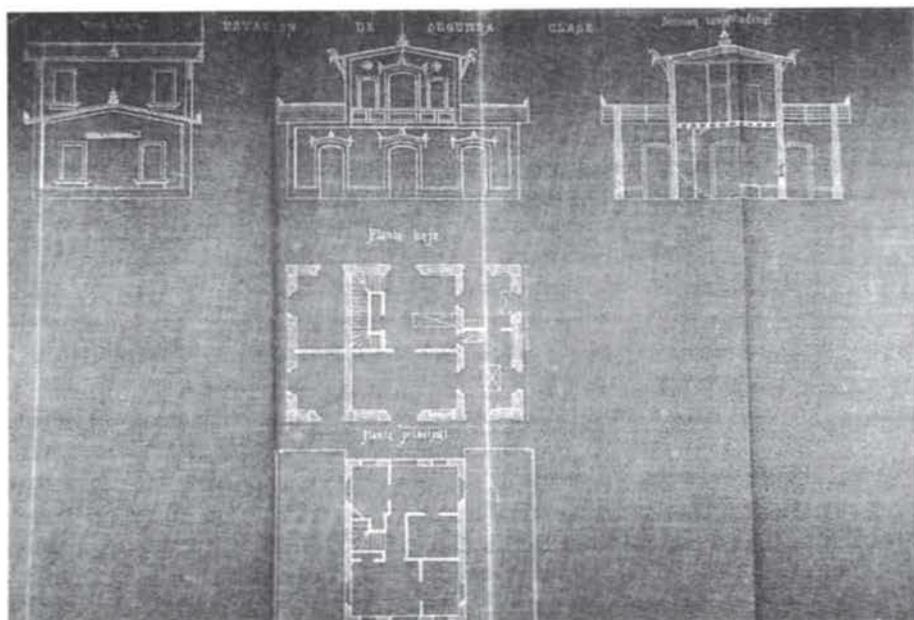


FIGURA 10. *Primer proyecto (1889). Estación de segunda clase.*

Como dice Javier Hernando, las estaciones rurales «observadas desde lo lejos, su semejanza con una casa de campo particular es absoluta; de ahí que se proponga ensalzar algunos de los elementos secundarios, como el nombre o el reloj, dos signos inequívocos de la estación del ferrocarril»²¹. Y, efectivamente, el nombre aparece en los laterales del edificio, pero, además, algunos detalles ornamentales contribuyen a producir un efecto de «extrañamiento»; pues la estación es un edificio emblemático, como lo es la iglesia o el ayuntamiento, y, por tanto, ha de ser reconocido y diferenciado por cualquiera.

En el proyecto se planean otras dependencias como almacenes, cocheras, etc., pero tienen menor interés arquitectónico (figuras 11 y 12).

4. LA PLANIFICACIÓN PROVINCIAL DE 1904

En 1904 se lleva a cabo una planificación provincial de líneas ferroviarias secundarias por la Jefatura de Obras Públicas de la provincia²². Se preveen cinco líneas:

21. Ref. 20, p. 327.

22. *El Lábaro*, 19-IX-1904, «Ferrocarriles secundarios».

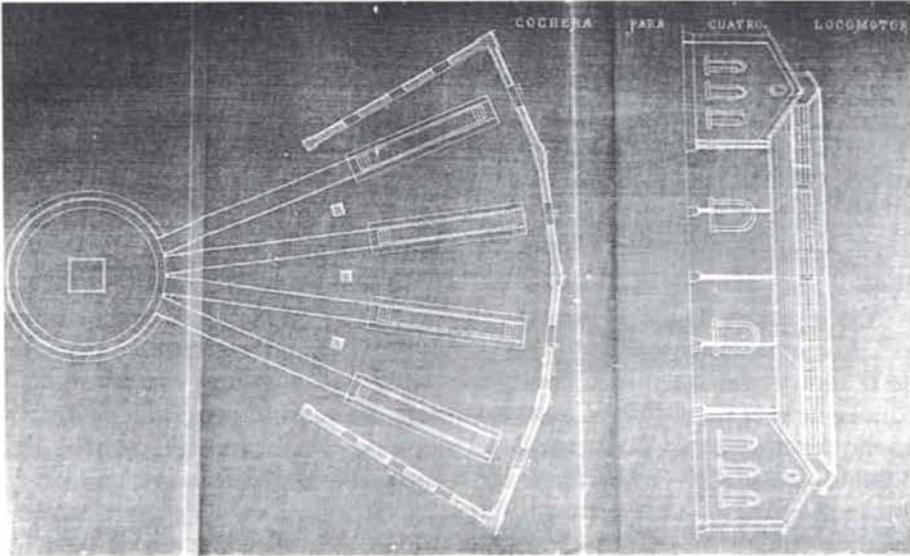


FIGURA 11. *Primer proyecto (1889). Cochera para cuatro locomotoras.*

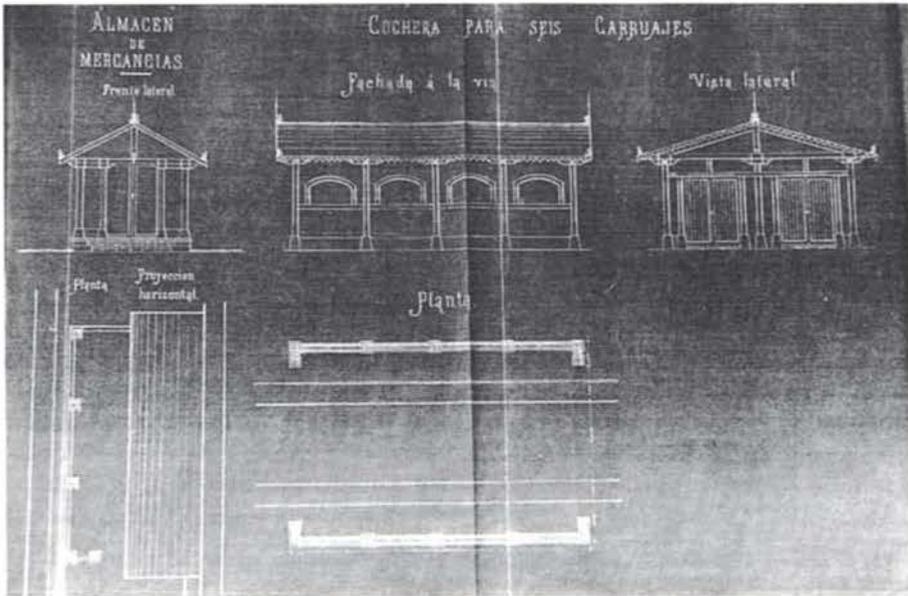


FIGURA 12. *Primer proyecto (1889). Cochera para carruajes y almacén de mercancías.*

1ª De Doñinos o Tejares a Vitigudino por Ledesma, pasando también por los Baños de Calzadilla y aproximándose a los de Ledesma. Tendría 75 kms.

2ª De Béjar a Fuente de San Esteban pasando por Sequeros. Alcanzaría los 75 kms.

3ª De Béjar a Ávila pasando por Barco y Piedrahita, con una longitud de 100 kms.

4ª De Ciudad Rodrigo a Coria, con 40 kms.

5ª De Bogajo a Villarino por Vitigudino. Llegaría a los 54 kms. de longitud.

Estos planes dieron lugar a un amplio debate en la prensa del momento²³. Las jefaturas provinciales de Obras Públicas realizan la planificación de la red de ferrocarriles secundarios. Todas las comarcas van a tratar de conseguir una línea férrea. Pero a falta de un empuje económico se va a apelar a actuaciones políticas. Estas van a ser ambivalentes, mientras los diputados a Cortes no tocan el tema, probablemente para evitar que el fracaso se vuelva contra ellos, los políticos locales desde los ayuntamientos y diputaciones serán quienes traten de impulsar la creación de colectivos para la construcción del ferrocarril. Piensan que las subvenciones estatales y provinciales serán suficientes para animar a las compañías constructoras. Se ve en el ferrocarril el medio de traer la prosperidad y el desarrollo a todas las regiones. De los 5.000 kilómetros a construir, 300 corresponderían a Salamanca, lo que supondría un inversión de 12 millones de pesetas²⁴. Pero son pocos los proyectos que se elaboran y, de ellos, ninguno sale adelante.

5. SEGUNDO PROYECTO DE FERROCARRIL A LEDESMA

5.1. *Historia de un fracaso*

El segundo proyecto surgirá teniendo como base la ley de ferrocarriles del 26-III-1908 impulsada por el ministro de Fomento Sr. Besada²⁵. Del Ayuntamiento de Ledesma partió la iniciativa, quien concertó con el ingeniero militar D. Fernando García Miranda el estudio del trazado de la línea férrea, en marzo de 1908. El Ayuntamiento de Ledesma esperaba la colaboración de otros municipios (Juzbado, Almenara, Valverdón y Villama-

23. *El Lábaro*, 15-X-1904, 19-X-1904, 21-X-1904, 22-X-1904, «Los ferrocarriles secundarios y la Diputación provincial»; *El Adelanto*, 8-X-1904, «Los ferrocarriles secundarios».

24. *El Lábaro*, 21-X-1904, «Los ferrocarriles secundarios y la Diputación provincial».

25. *El Lábaro*, 5-V-1909, «Los ferrocarriles secundarios».

yor) y de los ricos hacendados D. Bernardo Olivera, propietario de la fábrica de harinas de Zorita, y del duque de Valencia, propietario del balneario de Ledesma²⁶.

Simultáneamente, nace el segundo proyecto de ferrocarril de la Sierra de Francia y del Campo de Tamames, que enlazaría Béjar con La Fuente de San Esteban cruzando aquellas comarcas²⁷. El autor de este proyecto es también el ingeniero García de Miranda²⁸. Sin embargo, su nacimiento se debe a una iniciativa privada²⁹. Se habla también entonces de «el ferrocarril del Tajo a Ciudad Rodrigo», que uniría la localidad salmantina con Coria y otros pueblos extremeños³⁰.

Los trabajos de campo para la línea de Ledesma se llevan a cabo durante la primavera de ese año, 1908. En junio se redacta la memoria y se inicia la delineación del proyecto³¹. El trabajo no se termina hasta noviembre de 1908³², entregándose en el ministerio de Fomento en diciembre³³.

El proyecto de ferrocarril de Ledesma fue impulsado por un sacerdote, D. José María Bartolomé, como igualmente el de la Sierra lo será por otro: D. Bonifacio Ávila Hernández³⁴. Los intereses políticos van a estar en ocasiones detrás de muchas actuaciones personales³⁵, a los cuales a veces se van a hacer responsables de las dilaciones y retrasos lógicos en la tramitación de un proyecto condenado al fracaso pero por causas ajenas a éstas³⁶. En el panorama político destacaba la figura del duque de Tamames, terrateniente propietario de Calzada de Don Diego y diputado a Cortes por el distrito de Ledesma, puro ejemplo de la política caciquil de aquellos años, a cuyo desinterés por la comarca que representa se dirigen algunas críticas, contenidas por respeto o temor³⁷.

Se publica en los periódicos la presencia de varias compañías interesadas en la construcción: franceses, belgas, ingleses³⁸. Pero el proyecto no sigue adelante, como no siguió ninguno de los amparados en la ley de 1908. El 14 de enero de 1909 se publica un nuevo reglamento que el proyecto deberá superar³⁹. Inicialmente, fue considerado deficiente, por lo

26. *El Lábaro*, 31-III-1908, «Ferrocarriles secundarios: el de Salamanca a Ledesma».

27. *El Lábaro*, 10-IV-1908, «Gacetilla local».

28. *El Lábaro*, 23-V-1908, «Gacetilla local».

29. *El Lábaro*, 5-VI-1908, «El ferrocarril de la Sierra de Francia».

30. *El Lábaro*, 15-IX-1908, «El ferrocarril del Tajo a Ciudad Rodrigo»; 28-XII-1908, «El ferrocarril extremeño castellano».

31. *El Lábaro*, 2-VI-1908, «Noticias de la provincia. Ledesma».

32. *El Lábaro*, 26-XI-1908, «El ferrocarril a Ledesma».

33. *El Lábaro*, 19-XII-1908, «Gacetilla local».

34. *El Lábaro*, 14-XII-1908, «Los intereses de la provincia».

35. *El Lábaro*, 23-XII-1908, «El ferrocarril de Ledesma».

36. *El Lábaro*, 5-II-1908, «Comunicado».

37. *El Lábaro*, 14-XII-1908, «Los intereses de la provincia».

38. *El Lábaro*, 2-III-1909 y 15-III-1909, «El ferrocarril de Ledesma».

39. *El Lábaro*, 5-V-1909, «Los ferrocarriles secundarios».

que el ingeniero se vio obligado a introducir una serie de reformas⁴⁰. El proyecto modificado se vuelve a presentar en diciembre de 1909⁴¹. A principios de 1910 los ingenieros del Estado llevan a cabo los estudios de confrontación del proyecto y trazado del ferrocarril⁴². Estos concluirán en la necesidad de elaborar un nuevo estudio⁴³.

5.2. *Tranvía en Salamanca y ferrocarril a Ledesma*

El segundo proyecto tenía la singularidad de convertirse en un tranvía a su paso por Salamanca⁴⁴. Efectivamente, emplaza la estación principal en el Paseo de las Carmelitas, donde llegarían los trenes procedentes de Ledesma, atravesando la Puerta Zamora, Avda. Mirat, Puerta de Toro y Paseo de la Estación o del Rollo (Avda. de los Comuneros), enlazaba con la estación general de Salamanca. Se decía que era un tranvía que daría «vida y animación a la parte más importante de Salamanca», con una velocidad de circulación de 10 kms. por hora.

La línea constaba de 35,75 kms. en su trazado como tren y 1,92 kms. en su tramo de tranvía. El trazado era similar al del primer proyecto: optaba por la margen derecha del Tormes. En Villamayor se establecía el primer punto de parada, un apeadero; junto a la fábrica de harinas de Zorita se ubicaba una estación; en Valverdón, otro apeadero; nuevas estaciones en Almenara, Juzbado y junto al balneario de Ledesma; nuevo apeadero en la alquería de Olmillos de Carrascal; dirigiéndose por Frades hasta Ledesma, donde se cruzaría el Tormes por un puente metálico. La jerarquía de las estaciones es la siguiente:

- Estación principal: Salamanca
- Estación de primera clase: Ledesma
- Estación de segunda clase: Baños de Ledesma
- Estación de tercera clase: Zorita, Almenara y Juzbado
- Apeadero: Villamayor, Valverdón y Olmillos de Carrascal

El puente metálico (cuya alternativa planteada es, como en el primer proyecto, concluir la línea en el arrabal de Los Mesones de Ledesma) se

40. *El Lábaro*, 28-X-1909, «Cosas de mi pueblo».

41. *El Lábaro*, 17-I-1910, «Ledesma».

42. *El Lábaro*, 21-I-1910, «El ferrocarril de Ledesma»; 7-III-1910, «Ledesma»; 18-IV-1910, «Ledesma»; 2-VI-1910, «El ferrocarril de Ledesma»; 3-VI-1910, «El ferrocarril de Ledesma»; 6-VI-1910, «El ferrocarril de Ledesma».

43. *El Lábaro*, 1-VII-1910, «Ledesma».

44. Para todos los datos que siguen a continuación, salvo referencia expresa, véase *El Lábaro*, 26-I-1909, «Los intereses de la provincia: el ferrocarril Salamanca a Ledesma».

justifica porque permitiría prolongar la línea hasta Vitigudino, tal como proponía D. Luis Maldonado⁴⁵, y por la proximidad que proporcionaba al mercado de ganados, al balneario de Calzadilla del Campo y a otros pueblos. El puente diseñado era «de un sólo tramo de 60 metros de luz y 64 de longitud, formado por vigas de celosía de grandes mellas, unidas en la parte superior por viguetas de puente y arriostradas en la parte superior por viguetas y cruces de San Andrés». Su construcción se evaluaba en 125.000 pesetas⁴⁶.

Este segundo proyecto tenía algunas semejanzas con el primero: la importancia económica que se atribuía a la fábrica de harinas de Zorita y el balneario termal de Ledesma. Se evaluaban los transportes que aquella originaría en 20.000 toneladas, lo que supondría de 25 a 30.000 pesetas. La construcción de la línea costaría, según la memoria, 2.875.000 pesetas. La duración del viaje se calculaba en 1 hora y 12 minutos, pero estaba en condiciones de admitir trenes expresos que circularan a 40 kms. por hora, con lo que el viaje se reduciría a 50 minutos, 40 si el destino era el balneario⁴⁷.

5.3. *Los diseños arquitectónicos*

Conocemos sólomente el alzado de la estación principal de Salamanca, que, como hemos dicho, se pretendía establecer en el paseo de las Carmelitas (figura 13). Su erección obedece al deseo de diferenciar esta línea sobre las otras que llegaban a la ciudad, pues su funcionalidad es dudosa, como manifestaron los ingenieros del Estado encargados de la confrontación, quienes sugirieron, antes del rechazo total del proyecto, su supresión y traslado a la estación principal de Salamanca⁴⁸. La creación de una estación propia, que era un factor de encarecimiento de costos, se debe a que asume la función de representación de la compañía propietaria. Por otra parte, no olvidemos que es un proyecto encargado por el Ayuntamiento de Ledesma, viene a ser la imagen que esta villa proyecta en la ciudad de Salamanca⁴⁹.

45. *El Lábaro*, 23-XII-1908, «El ferrocarril de Ledesma».

46. *El Lábaro*, 26-I-1909, «Los intereses de la provincia: el ferrocarril Salamanca a Ledesma».

47. *Ibidem*.

48. *El Lábaro*, 6-VI-1910, «El ferrocarril de Ledesma».

49. Para la doble funcionalidad véase Ref. 20, p. 325.

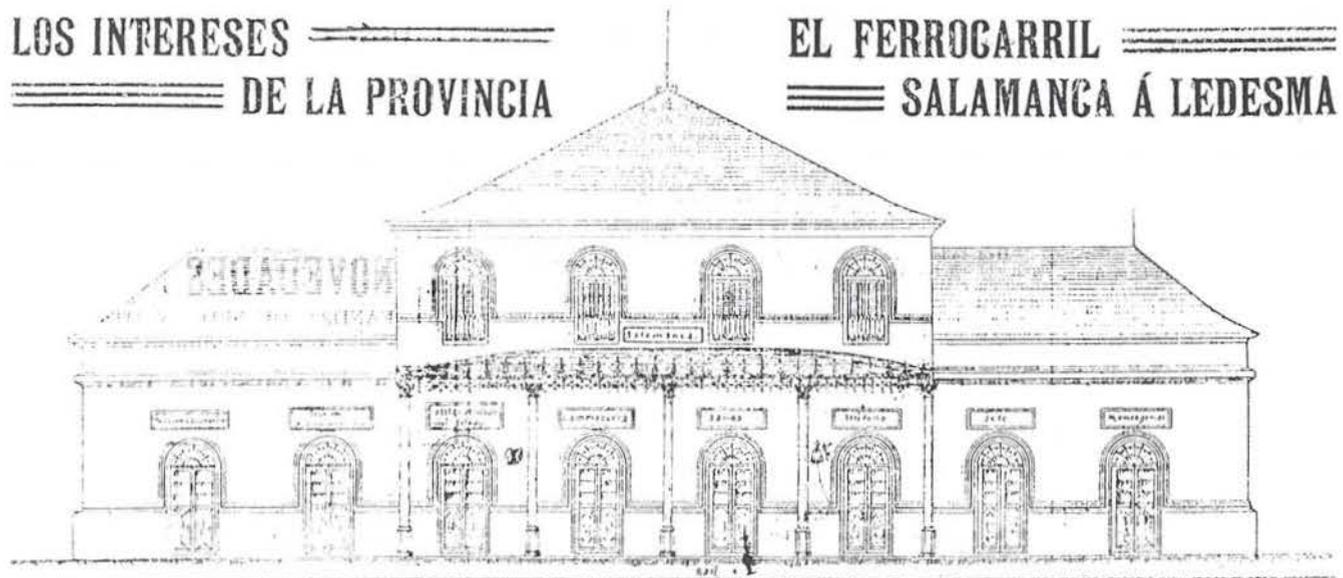


FIGURA 13. Segundo proyecto (1908). Estación principal.

Se trata de un edificio de planta baja, que en su parte central se prolonga en una segunda. Ocho puertas en arco semicircular animan el cuerpo inferior, sobre las cuatro centrales se abren ventanas en el segundo cuerpo. En ambas plantas, una moldura corrida, que bordea los vanos siguiendo la rosca de los arcos, proporciona unidad y cohesión al diseño. En la parte superior de la planta baja, una imposta crea un friso liso en los extremos que se interrumpe al llegar a la vertical del segundo cuerpo, pero quedan conectados visualmente a través de una marquesina. Esta se apoya en cinco esbeltas columnas que resaltan y protegen el espacio central de la planta baja. Sobre las puertas, una cartela identifica cada una de las dependencias.

Es un diseño bello y elegante, plenamente arquitectónico, pues sus valores estéticos derivan del carácter funcional de sus elementos (columnas, marquesinas, arcos).

6. ÚLTIMOS INTENTOS

En 1925 volverá a resurgir la idea de construir una línea férrea que llegase hasta Ledesma. En realidad, se trataba de un proyecto mayor, pues se pretendía construir un ferrocarril que partiendo de Salamanca llegase a Fermoselle, pasando por Ledesma. En esta villa se celebró una asamblea que reunió a los representantes de los municipios de la comarca que se podrían ver afectados. Pero el proyecto no pasó a mayores⁵⁰.

7. APÉNDICES

7.1. *Apéndice 1: Tráfico comercial a Ledesma*

IMPORTACIÓN

	<u>Kilogramos</u>
Jabón, pimentón, azúcar, bacalao, perdigones	419.651
Sal, hierros, harinas, tachuelas, cacao	393.100
Yeso, maderas, carbones minerales, tocino, arroz	1.144.800
Piel en bruto, vinos, algarobas, tejidos	1.532.400
Lanas, aguardientes, coles, drogas y sales	211.200
Algarobas, guisantes, alberjas y otros granos	642.400
TOTAL.....	<u>4.343.551</u>

50. *La Gaceta Regional*, 18-IV-1925, «De Ledesma».

EXPORTACIÓN

En cuanto a la exportación, las cifras que arroja el tráfico son también considerables.

	<u>Kilogramos</u>
Hállanse en primer término los carbones vegetales que se exportan en cantidad de	2.920.000
Casca de encina y de roble, que se conduce a las fábricas de curtidos de Salamanca y Castilla	193.000
Corcho para taponos que se conducen a la estación de Salamanca con destino a varias fábricas de Cataluña y Andalucía	648.000
54.000 fanegas de trigo y otros cereales que se transportan a la estación de Salamanca para distintas consignaciones.....	2.484.000
TOTAL.....	<u>6.245.000</u>

GANADOS

Reses vacunas, cabezas	9.600
Reses de cerda para vida, cabezas	66.000
Reses de cerda cebadas, cabezas	10.800
TOTAL.....	<u>86.400</u>

7.2. *Apéndice 2: Tráfico comercial de la fábrica de barinas de Zorita*

IMPORTACIÓN

	<u>Kilogramos</u>
850.000 fanegas de trigo de distintas procedencias conducidas actualmente por la carretera y que lo serán después por ferrocarril	11.500.000

EXPORTACIÓN

400.000 arrobas de harina conducidas por la carretera a la estación de Salamanca	4.600.000
80.000 arrobas conducidas a Salamanca para el consumo, por la carretera	920.000
20.000 arrobas conducidas para el consumo de Ledesma	230.000
500.000 arrobas que se consumen en los pueblos de la Ribera del Tormes, de las cuales 350.000 serán transportadas en ferrocarril.....	2.875.000
TOTAL.....	<u>20.125.000</u>

7.3. *Apéndice 3: Tráfico comercial de Salamanca a Ledesma*

«Calculando prudencialmente en 46 kilogramos la carga media de cada caballería; en mil kilogramos la carga arrastrada por un carro conducido por dos caballerías; en 1.500 kilogramos la que habrá conducido un carro tirado por tres caballerías, y así sucesivamente aumentando en 500 kilogramos la carga del carro por cada caballería que aumente su tiro, tendremos la que será transportada por las caballerías y vehículos que figuran en el estado anterior, calculándola de la manera siguiente:

CARGA TRANSPORTADA DURANTE UN AÑO POR LA CARRETERA DE SALAMANCA A LEDESMA

	<u>Kilogramos</u>
36.504 caballerías cargadas con 46 kilogramos cada una	1.659.184
18.918 carros cargados con 1000 kilogramos cada uno	18.918.000
13.704 carros cargados con 1500 kilogramos cada uno	20.556.000
7.704 carros cargados con 2000 kilogramos cada uno	15.480.000
1.608 carros cargados con 3500 kilogramos cada uno	4.020.000
480 carros cargados con 3000 kilogramos cada uno	<u>1.440.000</u>
TOTAL KILOGRAMOS.....	62.001.184