

Ferrocarril de Betanzos a Ferrol («El Ramalillo»)

ARTURO GUTIÉRREZ MORÁN*

Sumario

Este es un trabajo sobre el ferrocarril Betanzos-Ferrol, desde su inicio hasta 1941, cuando se crea RENFE. Trata de la línea como paisaje y aporta normas, memorias e imágenes.

Abstract

This is a work about the railway between Betanzos and Ferrol, from its beginning until 1941, when RENFE was created. It is about the scenery and includes standards, memories and pictures.

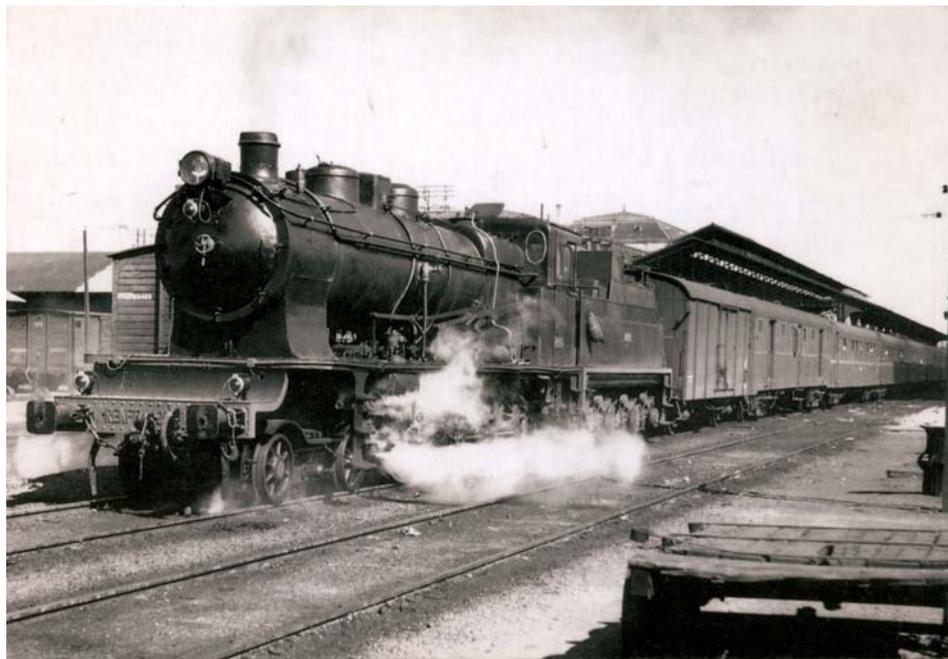


Tren de vapor de las dos primeras décadas del s. XX. Locomotora 140-2027, construida en 1926 por Babcock-Wilcox en Bilbao.

PREÁMBULO

Después de haber leído con mucha atención el trabajo de Alfredo Erias sobre el Ferrocarril, publicado en el *Anuario Brigantino* 1983, a través del mismo pude ver las negociaciones políticas llevadas a cabo entre los organismos correspondientes hasta llegar al acuerdo que permitió efectuar los trámites reglamentarios para la aprobación de la línea Betanzos-Ferrol, llamada cariñosamente por aquellas fechas, y hasta bien entrados los 60, en ambientes ferroviarios, el “RAMALILLO”. El presente trabajo pretende ser, por lo tanto, un complemento avanzado en el tiempo, comenzando donde aquel termina.

* Arturo Gutiérrez Morán, cuyo padre era factor del apeadero de Paderne, hizo el bachillerato en el Instituto de Betanzos. Fue maquinista de Renfe entre los años 1962 y 2002, habiendo conducido locomotoras de vapor, eléctricas y diésel. En la actualidad investiga temas relacionados con el ferrocarril, especialmente sobre locomotoras de vapor y también sobre juguetes antiguos.



Expreso Coruña-Barcelona. Locomotora 240-4026 ex Norte 4026 fabricada por Henschel en Alemania (año 1921).

Termina para continuar, como continúa el ferrocarril, aunque esta línea, en la actualidad, está un poco apática, desasistida y con muy poco movimiento de trenes. Las estaciones están cerradas al servicio y convertidas en apeaderos sin personal en toda la línea excepto en las de Infesta y Ferrol. Si a los betanceiros que vivieron entre la inauguración de la línea y finales de los sesenta les dijera que un día la popular y laboriosa estación la iban a cerrar al servicio, suprimiendo su numerosa plantilla de agentes, les parecería increíble. Quiero en este punto detenerme, para que se tenga una idea de lo amplia que era la plantilla de trabajadores ferroviarios por aquellas fechas, tanto en Infesta como en Betanzos-Pueblo (hoy Betanzos-Ciudad), para crear una agrupación sindical ferroviaria y editar un medio de comunicación interno, como era el boletín quincenal llamado *El Luchador Ferroviario* por el año 1932.

También se suprimió la facturación de mercancías, la brigada de vía y obras, al igual que la cantidad de personas adyacentes a la misma, como mozos de estación (me acuerdo del célebre *Guracho*, persona de una fortaleza y carisma envidiable), también las amables y serviciales personas que regentaban la popular cantina, que nos atendían y soportaban cuando al salir del Instituto Laboral esperábamos allí el tren; lo mismo que las fondas, los mandaderos etc., y otras numerosas personas que se movían y vivían alrededor del tren.

La ESTACIÓN de Betanzos, como las demás de la línea, tenía mucha animación y movimiento, ya que a través de la misma llegaban y salían constantemente viajeros y mercancías, tanto de la ciudad, como de la comarca, en un ajeteo de ir y venir continuo y bullicioso por sus instalaciones, sobre todo a la hora de llegada o salida de los trenes. Era normal ver carros de caballos cargados de mercancías para embarcar en los vagones dispuestos en el muelle, o transportando la mercancía llegada; viajeros, acompañados casi siempre de un numeroso séquito de personas que iban a esperarlos o a despedirlos. Cuando emprendían un largo viaje



Una estación de la línea (Miño), con un tren en la década 1940-50.

se situaban en la añorada sala de espera o en la cantina, lugares donde el diálogo solía ser muy fluido, ameno y variado, ya que el tren, que casi siempre llegaba con algún retraso, daba lugar a todo tipo de comentarios, historias e incluso amoríos.

La vida en la estación era bastante agitada, sobre todo a la hora del paso de los trenes de viajeros. Se podían ver por la sala de espera o por los alrededores de la estación, señoras vendiendo rosquillas, tabaco, fruta etc., ya que los trenes solían ir llenos de marineros y militares con destino a los acuartelamientos del Ferrol; también «mozos», que esperaban posibles viajeros, para transportar sus equipajes, etc. Así mismo, el almacén y muelle era un ir y venir de personas, que junto con sus medios de acarreo, llenaban de animación y colorido todo el entorno. Debemos tener en cuenta que las carreteras en los años próximos a la inauguración del ferrocarril, así como en épocas posteriores, hasta finales de los setenta, y los medios de transporte, tanto públicos como privados, eran escasos y paupérrimos, lo cual deja al ferrocarril, a algunas camionetas, y a algunos taxis, como únicos medios de transporte que sirvieran de unión entre pueblos y ciudades; y lo mismo como medio de comunicación entre la impenetrable Galicia y la meseta, dificultad motivada por la abrupta barrera orográfica que había que superar para acceder ó salir.

A estas vicisitudes había que sumar las tecnológicas, y el ferrocarril no podía ser diferente, con un material, aunque bueno para su tiempo, que no dejaba de ser poco confortable. A las locomotoras de vapor que arrastraban los trenes, que por sus características presentaban muchos inconvenientes en su conducción, también se le unía muchas veces, la mala calidad del combustible, haciendo aún más duro y angustioso acceder por las rampas de ese “dédalo de valles y montañas” que de una forma casi continua había que superar hasta la meseta.



Estación Betanzos-Infesta en la década de 1950.

La conducción de estas locomotoras por el territorio gallego, debido a la cantidad de accidentes orográficos existentes, era dura y laboriosa. A estos motivos, para el viajero de aquellas épocas, se le añadían, el del material rodante, coches de madera, ¡las personas mayores que hayan vivido y viajado en aquellos tiempos, darán buena fe de ello! ¡Quién no recuerda los vagones de 3ª clase, poco confortables, con los asientos de madera, de un solo departamento!, en los cuales se apiñaban los viajeros, que se mezclaban con las maletas y bultos que portaban, haciendo que el viaje resultase aún más incómodo. A estos pormenores se añadían, el olor insoportable y asfixiante del humo, que procedente de la locomotora, especialmente al paso por los túneles, ensuciaba la ropa y cambiaba el color de la piel al viajero, en virtud de la inevitable suciedad producida por la carbonilla, que se introducía en los departamentos por cualquier parte, de lo cual tampoco se libraban las personas que viajaban en clases superiores, como podía ser 1ª clase o coche cama.

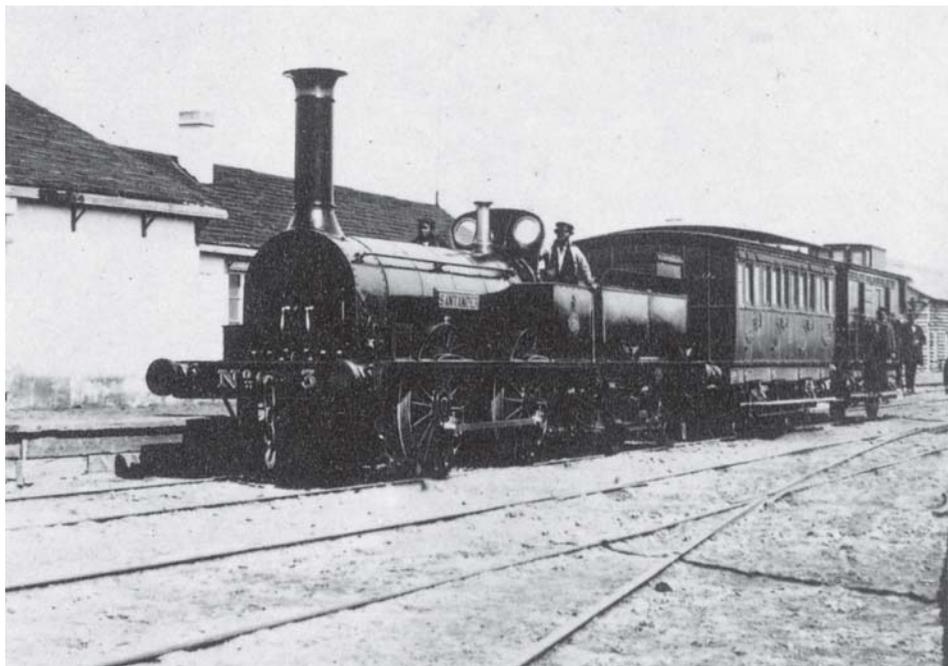
Y no digamos las penalidades que tenían que pasar en los viajes largos las personas que lo hacían por carretera, con aquellos vehículos de tecnologías primitivas, a los que había que añadir las sinuosas y malas carreteras, los innumerables puertos de montaña... Efectuar un viaje por estos medios en las décadas comprendidas entre los años 20 y los 70 del s. XX, era toda una aventura.

Con la desaparición del carbón en la tracción vapor en 1968 (la última locomotora de vapor dejó de funcionar en 1975) y la puesta en servicio de las nuevas locomotoras, tanto Diessel como Eléctricas, así como con la entrada en servicio del moderno material móvil, la alta velocidad etc., el viaje por ferrocarril se hace en la actualidad cómodo y confortable.



Estación Betanzos-Pueblo en las décadas de 1950-60. Nótese (foto inferior al fondo) la existencia de la grúa hidráulica para abastecer de agua las máquinas de vapor.





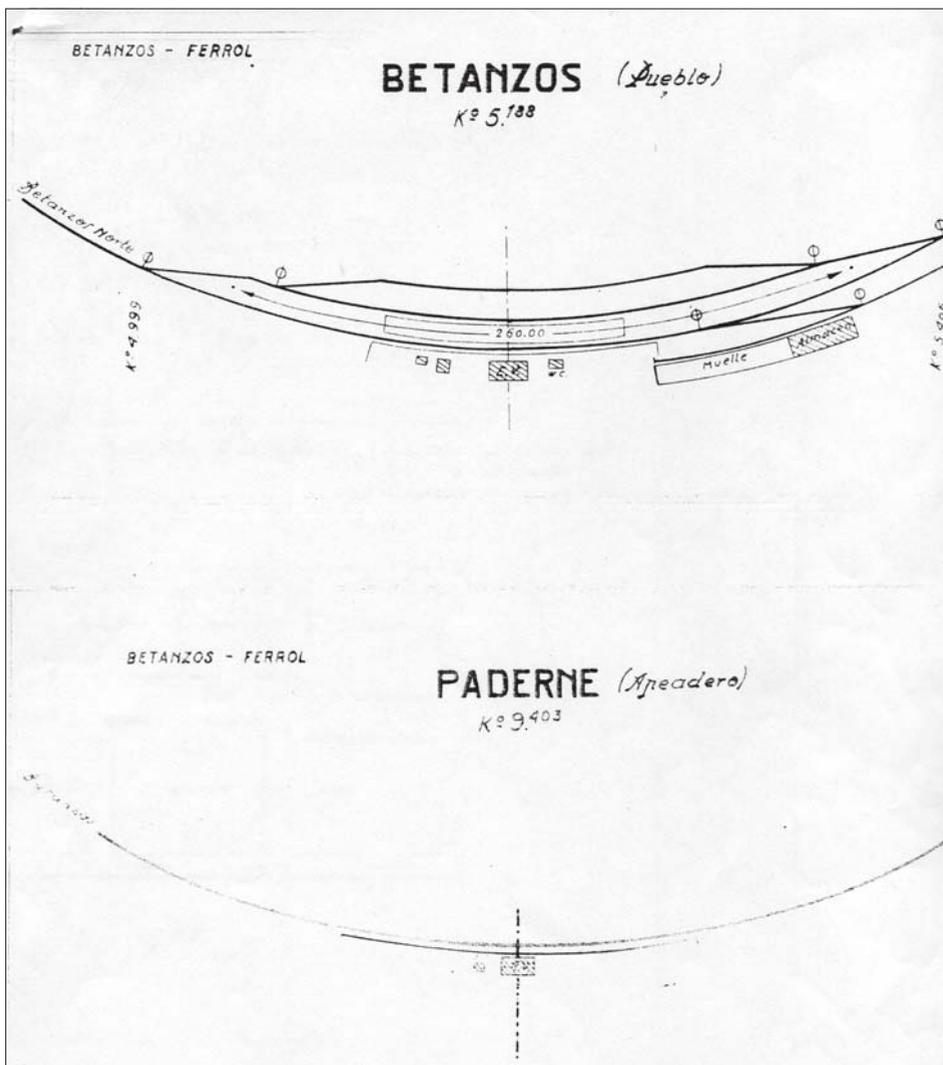
Tren de la primera época del ferrocarril Betanzos-Ferrol. Véase máquina de vapor sin marquesina (se mojaba el maquinista y el fogonero) y los vagones o coches de balconillos por los que pasaba exteriormente el revisor de uno a otro en marcha para pedir los billetes. Locomotora 020 construida a finales de 1856 por Dodds Rotherham en Inglaterra.

LALÍNEADEBETANZOSAFERROL: UNFERROCARRILFUNDIDOENLANATURALEZA (breve descripción de un trayecto de particular interés, por su valor paisajístico)

La línea de Betanzos a Ferrol, recorre parte del golfo, que lo conforman cuatro rías, las de A Coruña, Betanzos, Ares y Ferrol, configurando el llamado Golfo Ártabro (nombre antiguo que recibe el peculiar espacio entre ríos, penínsulas, playas y marismas donde se asentaban los celtas ártabros). Destacan en este territorio las marismas de Betanzos, con más de 600 Ha. de superficie en ambos lados de la ría; las del río Lambre en el Ponte do Porco, las del río Baixoy, en la playa Grande de Miño, las del Eume en Pontedeume y las del Xubia y Beelle en la ría de Ferrol.

A 26 Km. del final de la línea de ferrocarril Palencia-A Coruña, que comunica esta ciudad con Madrid, y ha de recorrer 834 Km., es en la estación de Betanzos Infesta donde enlaza con el naciente ferrocarril Betanzos-Ferrol, que en su trazado irá recortando parte de las rías del Golfo Ártabro, con muchas de sus estaciones abiertas al mar, entre hermosos pinares, mecidos por el viento y acariciados por el sol: verdes y suaves montañas, ciudades y aldeas, al borde de la vía, a lo largo de un delicioso paisaje o, mejor dicho, de una sucesión de paisajes, soberbios (aunque en la actualidad, está poco promocionado), hasta alcanzar Ferrol; línea que tiene el humilde privilegio de discurrir entre el mar y la naturaleza más exquisita, envuelta por esa brisa suave y agradable ¡un airecillo con sabor a sal!

El trazado de la vía, desde su nacimiento, para ir de Infesta a Betanzos Ciudad (antes Betanzos Pueblo), que está situada a 104 m. de desnivel, lo hace trazando un amplio círculo



Plano de situación de instalaciones (Archivo Histórico Ferroviario).

descendente de 6 Km., contorneando las faldas del Castro do Monte, atravesando en su recorrido un túnel y pasando por un puente, antes metálico, en la actualidad de hormigón, que cruza la carretera Betanzos-Sada: se llega a la estación de Betanzos Ciudad, situada en el barrio de la Magdalena, delante de la ciudad a la que queda unida a través del Parque Pablo Iglesias, y un puente sobre el río Mendo (la ciudad acumula para sí, una amplia y prolifera historia, lo mismo que numerosos y bellos monumentos; llamada de los Caballeros, fue capital de una de las siete provincias que componían el Reino de Galicia, hasta la reforma de 1833 etc.).

El ferrocarril continúa su discurrir, cruzando la ría camino del estuario, por un puente de hierro que abraza los ríos Mendo y Mandeo, que poco antes ciñeron la Ciudad. Después de



Apeadero de Paderne visto desde la Ría de Betanzos en la década de 1950-60.

atravesar un túnel, seguirá con toda fidelidad la orilla de la ría, así ondeante y sinuoso, entre pinos, huertos y *leiras* bien cultivadas; llega al apeadero de PADERNE, que toma dicho nombre del municipio al cual pertenece. Con la ría a sus pies, tiene frente a sí el puente del Pedrido (primer puente colgante hecho en España e inaugurado en 1943) y viaducto de la autopista. El apeadero no se situó en la cercanía de alguna aldea próxima a la vía, como sería lo más lógico, sino que, condicionado por lo dispuesto en la Ley de Policía de Ferrocarriles, que en uno de sus artículos dispone que estas instalaciones se situarán en un punto que diera servicio a varios núcleos de población, y que la estación no estuviera a más de tres kilómetros de cada uno de los mismos, así solitaria, entre los pinos y el mar, cubría las necesidades de transporte de las aldeas limítrofes: Souto, Abrodo, Chantada, Viñas, San Pantaleón, Sas ,entre otras. Este apeadero tuvo su máximo esplendor entre los años 30 al 70, y a través de él salían los productos cosechados en estas aldeas, principalmente hacia Ferrol, para suministrar y abastecer tanto al mercado local como las guarniciones militares; productos que compraban las llamadas “estraperlistas”. Estas intermediarias los adquirían directamente a los agricultores , en las aldeas, y luego los trasladaban al apeadero para su embarque en el tren, habiendo días que éste permanecía más tiempo detenido del asignado, para poder efectuar su carga. También fue muy utilizado por los vecinos de estas aldeas para sus desplazamientos, hacia A Coruña, Ferrol y Betanzos. Sobre todo los días de feria, el apeadero era un hervidero de gentes, portando para su venta los mejores productos de sus cosechas.

La vía abandona la ría y, tras pasar otro túnel, cruza el río Lambre por el hermoso paisaje de Ponte do Porco (cuyo nombre recuerda el signo heráldico de los Andrade, grandes constructores de puentes, iglesias y hospitales), siguiendo luego su curso para llegar a Miño, estación que tiene el mar a sus pies y, por frente, Sada, bonita ciudad marinera y turística. En Miño, antes

una aldea muy agrícola y marinera, el turismo es cada vez mas floreciente, debido a su hermoso entorno y a sus espléndidas playas, sobre todo la playa Grande.

La vía, continuando su andadura, vuelve a bordear el mar por Carreira y las marismas del río Baxoy hacia Bañobre, dejando atrás la playa Grande. Llega al apeadero de Perbes, situado en la aldea del mismo nombre, y sigue curso, bordeando unos abruptos acantilados, para llegar a Pontedeume (que fue capital de la poderosa familia de los Andrade, recibiendo su nombre del famoso puente que atraviesa el estuario de la ría del Eume, puente de 79 ojos y sobre 600 metros de longitud, que fue construido hacia 1380 por Fernán Pérez de Andrade, destruido en 1782 y rehecho en la forma actual en 1887). Siempre fue una villa muy marinera, sin olvidar la agricultura, pero sobre todo en la actualidad, turística y veraniega, sus callecitas alegres y bulliciosas nos acercan a la relajante orilla de la ría y puerto pesquero. Y, cruzando el Eume a través de un puente metálico de tres tramos, la vía llega al apeadero de Cabañas, situado dentro de un hermoso pinar en la



Apeadero de Paderne en la década 1950-60.

misma playa. Este apeadero, a partir de los cincuenta, fue pionero de una importante zona de veraneo de alcornia, llegando incluso a efectuar parada el tren expreso, Madrid –Ferrol, además de los otros trenes.

La vía continua su curso y atraviesa la península de Ares, entre suaves montañas, campos de maíz y hermosos pinares, para llegar a la estación de Franza, llamada antes Sejjida, continuando curso, tocando nuevamente el mar, a Barallobre, aldea en la que, además de la agricultura, el marisqueo es otra importante fuente de ingresos. Aquí se obtienen en abundancia las famosas vieiras y zamburiñas. El trazado continua su andadura, superando suaves desniveles, y llega a la estación de Perlío, situada junto a los gigantescos astilleros de Navantia (antes Izar, Astano), lugar donde se construyeron enormes petroleros, y se empleaban los lugareños, además de personas de otras aldeas próximas.

La línea continua ciñéndose a la ría del Ferrol, cruzándola por la estación de Neda, a través de un puente metálico de cuatro cuerpos. Pasa a la orilla septentrional, dejando a la derecha y al fondo la ría y sus marismas, para llegar al Ferrol, final del trayecto. La ciudad departamental (en 1726 Felipe V decretó la construcción del Departamento Marítimo del Norte, etc.) tiene orígenes remotos; ya en la Edad Media era un importante puerto pesquero, atesorando una amplia historia. Cuna de excelsos Marinos y militares, es una ciudad alegre, bulliciosa y trabajadora, dispone de numerosos monumentos, siendo su principal medio económico, el comercio y su industria, dirigida principalmente a la construcción de buques, tanto civiles como militares.



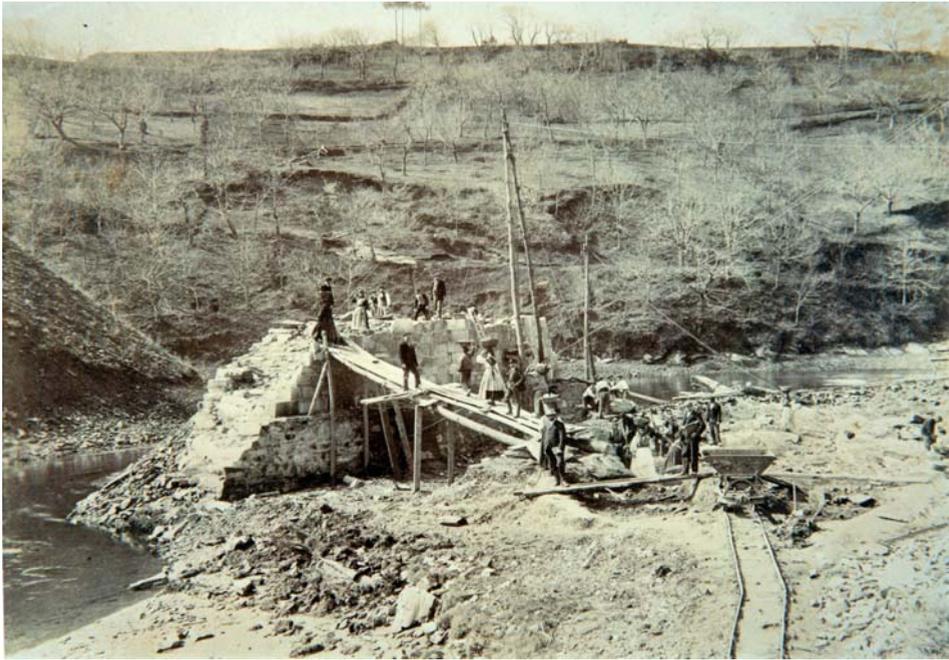
*Trabajos de construcción de la línea Betanzos-Ferrol en los primeros años del s. XX.
Foto: F. J. Martínez Santiso (AMB).*

LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA BETANZOS-FERROL

El trabajo del *Anuario Brigantino* 1983 nos ilustra sobre las negociaciones políticas que condujeron a los decretos y leyes que se promulgaron para la adjudicación de la línea. Las primeras noticias publicadas sobre este ferrocarril aparecen en Betanzos en su periódico *El Censor*, de 1883. En la *Gaceta de Madrid* de 1877 aparece el pliego de condiciones para la adjudicación del ferrocarril, por quedar desierta ésta. Y es en la misma *Gaceta*, pero de 1880, cuando aparece un nuevo Decreto-Ley, con el fin de poder sacar adelante dicha adjudicación. Tendremos en cuenta las *Memorias* de la explotación de la línea por el Estado, donde se pueden ver las vicisitudes por las que pasó la línea para poder cuadrar las cuentas. Y, por último, hay que ver la *Gaceta de Madrid* de 1928, cuando el Gobierno incauta las líneas deficitarias para agruparlas y crear la Compañía del Oeste, funcionando así la línea hasta 1941 en que se crea RENFE.

Como reseña al artículo del *Anuario Brigantino* de 1983, quiero apuntar como el ABC, de aquellas fechas, trataba la puesta en funcionamiento de la línea. Y decía textualmente, “hasta para botar el acorazado España”, a cuya ceremonia asistieron los Reyes Alfonso XIII, y Victoria Eugenia, el 5 de Febrero de nuestro año de gracia (1912), hubo que poner en servicio antes de lo previsto, el ferrocarril Betanzos-Ferrol, que pudo ser utilizado gracias a que la compañía del Norte, prestó su material motor y móvil. Según escribía el cronista de ABC, que hizo el recorrido en uno de los trenes especiales fletados para la ocasión, no había todavía estaciones construidas y el lugar que en el futuro ocuparían éstas, estaba señalado por unas banderas e incluso con arcos triunfales, circunstancias que explican que la línea no fuera abierta al servicio hasta el 5 de Mayo del año siguiente. También trataba así el asunto el libro *Los ferrocarriles de España y Portugal*, de D. Trevor Rowe.

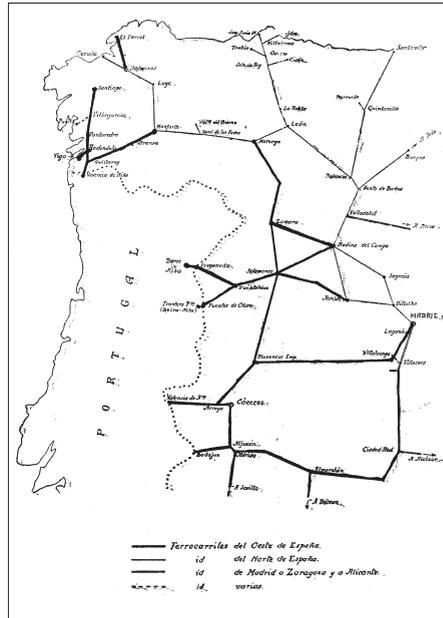
Aunque dos terceras partes de la vía ancha estaban en manos de tres grandes empresas, el resto estaba repartido entre una multitud de compañías, muchas de ellas aquejadas de



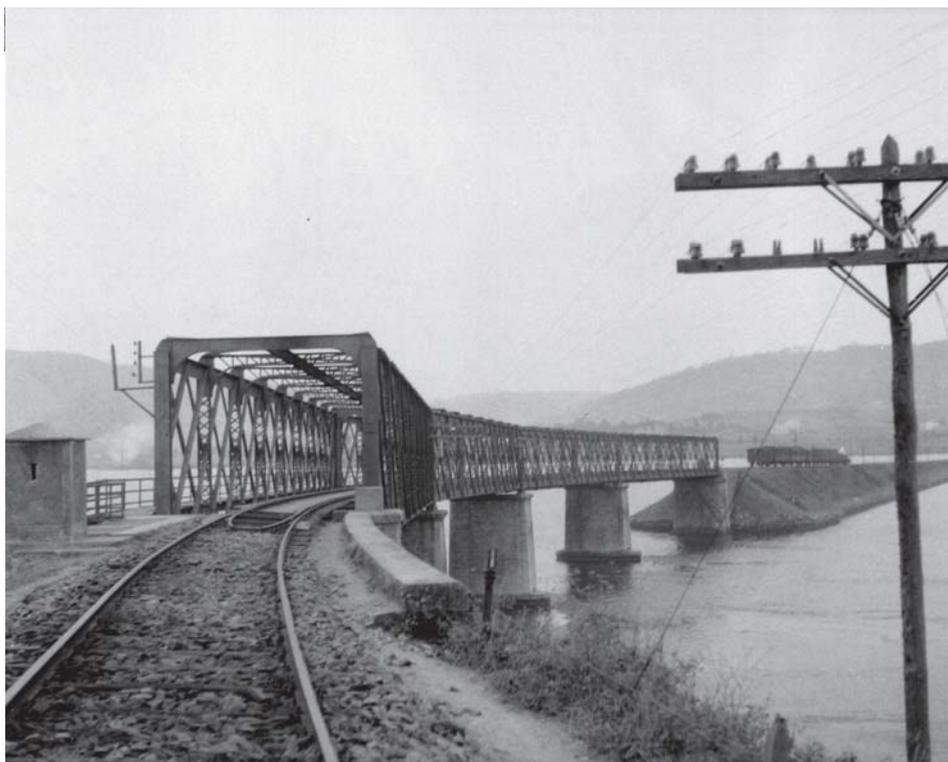
Construcción del puente del ferrocarril de Betanzos alrededor de 1900 (AMB).

problemas financieros. Esto fue particularmente cierto en Galicia, donde había sido precisa la ayuda del Estado para finalizar y mantener abiertas al tráfico líneas como la de Betanzos-Ferrol. Pero, teniendo en cuenta que las cosas no iban muy bien debido a la poca rentabilidad, “igual ocurría con otras líneas”, el Gobierno decidió nacionalizarlas y fundó la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste, por Real Decreto de 1928. Ésta asumió, entre otras, la importante línea Madrid-Cáceres-Portugal, y, en Galicia, formaban parte de la misma las líneas de Santiago-Valença do Miño, Vigo-Redondela, además de la de Betanzos-Ferrol, y con el resto de las líneas que forman parte de la misma compañía, suman un total de 1.567 Km. Los dirigentes de la nueva compañía se esforzaron notablemente para lograr sanearla e impulsarla.

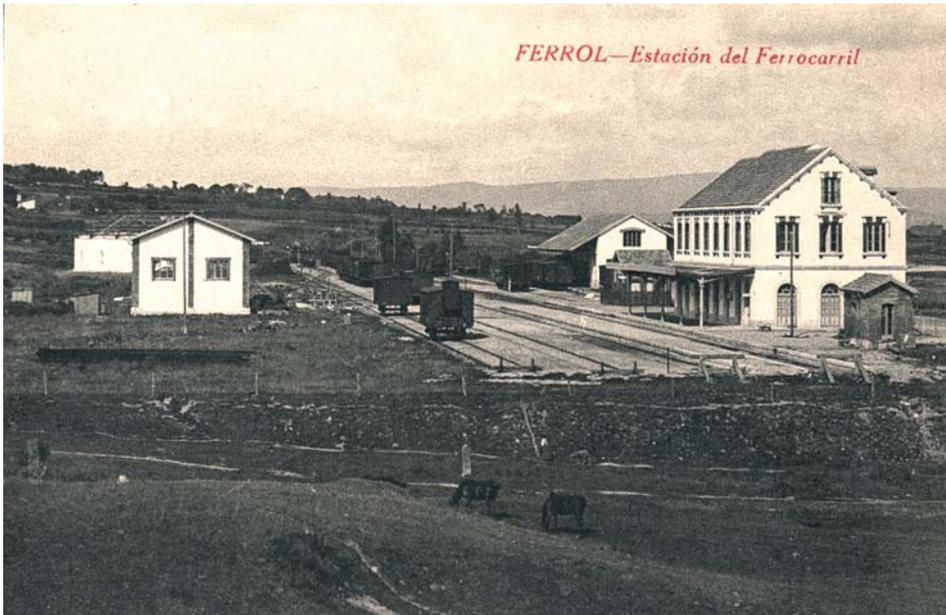
Se da la paradoja de que la línea Palencia-A Coruña, pertenecía a la potente compañía del Norte, constituida el 27 de Diciembre de 1858, con 3.814 Km., y no se interesó por la línea Betanzos-Ferrol. La segunda compañía en importancia era



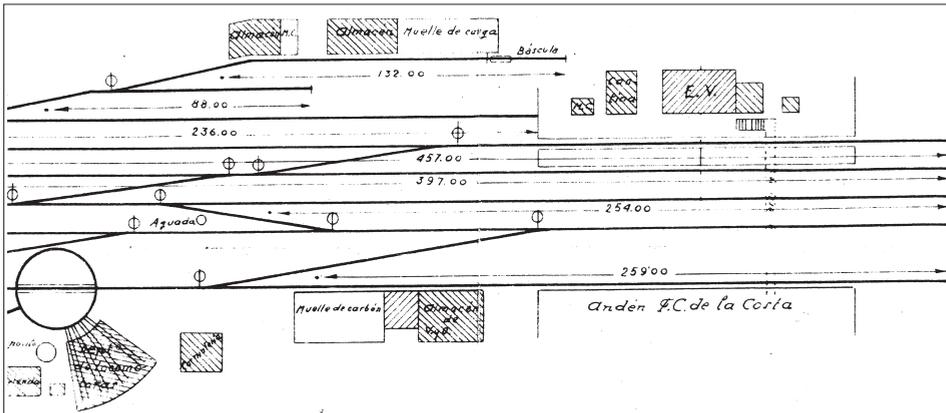
Mapa de las líneas que constituyen la Compañía Nacional del Oeste de España en 1928.



Puentes de Pontedeume (arriba) y de Neda.



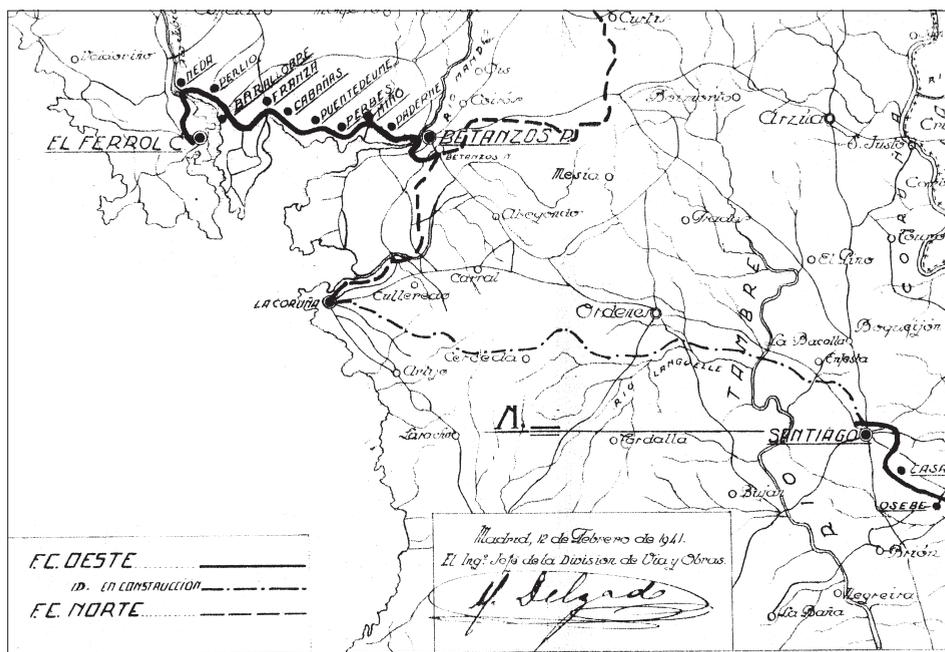
Estación de Ferrol.



Plano de las instalaciones ferroviarias de Ferrol en su primera época.

MZA, con 3.655 km., de vía, luego Andaluces con 1.646, km. Estas fueron, con mucho, las más largas y modernizadas: las tres primeras eran de origen francés, inglés y belga (la mitad del capital también lo era). El Estado las absorbió totalmente para constituir RENFE, en 1941, lo que motivó la desesperación de españoles, ingleses, belgas y franceses que habían arriesgado su capital, obteniendo pocas ganancias, mientras explotaron las mismas. Estos reagrupamientos fueron una gran experiencia, pero jamás se vieron sus beneficios.

Para empezar a entender como se fraguó la creación de la línea, hay que leer e interpretar lo dispuesto en el periódico de Betanzos *El Censor* de los años 1883 y 1884, y la primera referencia la encuentro en el nº 3, de 1883, en el cual recoge el sentir negativo de las gentes de Betanzos



Trazado del ferrocarril por el Golfo Ártabro.

por el establecimiento de la línea férrea por Infesta, y achaca el periódico que este hecho fue una de las causas que contribuyeron a la decadencia del “pueblo”, bajo el punto de vista comercial, y que si la estación se hubiera colocado en otro punto más próximo al pueblo, éste recibiría reconocidas ventajas (se referirá a la línea Palencia-A Coruña).

En otra página del mismo, nos sorprende con una nota, tomada de *La Voz de Galicia* del mismo año: “Dícese que a finales del mes actual se publicará en *La Gaceta*, el anuncio de subasta del ferrocarril Betanzos Ferrol. Nos alegramos que esta vez sea cierta». (*La Gaceta* publicó, por primera vez, dicho pliego de condiciones el 18 de junio de 1877).

Pero en la del 1º de diciembre dice: “La proyectada vía entre Ferrol y Betanzos, según el plano aprobado por el Gobierno, y con pequeñas variantes acordadas en Marzo de 1879, mide 50 km., 908 m. Y figuran unas cuantas villas por donde tiene que pasar, y entre otras figuran Neda, Puentedeume, Fene, Barallobre, Cabañas, Miño, siguiendo siempre las suaves faldas de la costa hasta llegar a Betanzos, empalmando luego en Cortiñán con la vía del Norte”. También indica que la línea, según parece, puede considerarse como de importancia militar tan solo, cuando la tiene comercial y no poca. También *El Censor* hace referencias a futuros empalmes con líneas de nueva creación, como el ferrocarril de la costa Ferrol-Gijón, y al empalme de la línea con el Arsenal y Astillero, que no excederá de un kilómetro.

Después de estos breves apuntes que sobre la línea recogía este periódico de Betanzos, con exceso de optimismo, resumo los pasos siguientes, obtenidos de documentos oficiales de la época. Y para conocer cómo se han llevado las primeras negociaciones y discusiones desarrolladas entre los miembros de las organizaciones políticas de entonces, para hacer llegar al Ministerio de Fomento sus acuerdos y conclusiones, recomiendo nuevamente leer en el *Anuario Brigantino* 1983, el artículo “A chegada do ferrocarril a Betanzos,” de Alfredo Erias.

NORMAS Y DISPOSICIONES PARA SU ADJUDICACIÓN

FOMENTO.-DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS.-Pliego de condiciones particulares para la concesión del ferrocarril de Betanzos al Ferrol.

[fecha 16 de Marzo de 1877, se publicó en *La Gaceta* del día 19].

En virtud de lo dispuesto por Real Orden del 8 del actual, esta Dirección General ha señalado el día 18 de junio del corriente año, y hora de la una de su tarde, para efectuar en el Ministerio de Fomento (donde desde hoy se hallará de manifiesto el correspondiente proyecto) la subasta de concesión del ferrocarril de Betanzos al Ferrol, cuya longitud es de 50 kilómetros, 808 metros, 47 cms. [sobre la longitud del trayecto tengo que decir que al final quedó en 42 km, 882 m.].

[Decía el pliego de condiciones que] la subasta se celebrará con sujeción a lo prescrito en el Real Decreto de 27 de Febrero de 1852 y a la instrucción para su cumplimiento de 18 de Marzo del mismo año. [Los solicitantes tenían que presentar las proposiciones en pliegos cerrados, y debían acompañar también un documento, que acreditase haber consignado en la Caja General de Depósitos, la cantidad de 145.259, 45 pts., ó efectos de Deuda pública, al tipo para este objeto asignado, por las disposiciones vigentes].

[También decían las condiciones, que] el Estado auxiliará la construcción de esta línea, con una subvención en metálico ó su equivalente en efectos de Deuda pública de 3.054.480 pts. [60.000 pts., por km.], conforme a lo dispuesto en la Ley 2 de Julio de 1870, satisfaciendo esta subvención en la forma que determinen las leyes, a tenor de lo preceptuado en la Real orden de 29 de Enero último, [y que dicha licitación basaba el primer término sobre la reducción de los 3.054.480 pts, asignadas como subvención directa a este ferrocarril, y señala también, una serie de condiciones para el caso que hubiera más de una proposición, igual a la más ventajosa; se procedería a un acto de remate, y solamente entre sus autores, a una nueva licitación, que solo se admitían para la totalidad del ferrocarril, y no una parte o sección del mismo].

Es un texto bastante reducido del contenido en lo referente a las pujas para la adjudicación. La Real Orden estaba fechada en Madrid el 16 de Marzo de 1877 y la firmaba el Director General Garrido.

Las condiciones establecidas son las contenidas en los siguientes documentos y disposiciones por las cuales se regían las ejecuciones y explotaciones de todas las líneas de ferrocarril, tanto las ya construidas, como las que estaban en proceso de construcción, y son los siguientes:

LEY DE FERROCARRILES de 23 de noviembre de 1877.

LEY sobre Policía de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877.

REGLAMENTO para la ejecución de la Ley de Policía de ferrocarriles, de 8 de septiembre de 1878.

REGLAMENTO para la intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles de 15 de septiembre de 1895.

PLIEGO DE CONDICIONES.

[Las condiciones, de obligado cumplimiento, estaban recogidas en 31 artículos o disposiciones ,que como verá el lector no tienen desperdicio, por lo mucho que condiciona y obliga, y teniendo en cuenta las dificultades que se presentaban a la hora de su ejecución, tales como, la orografía del trazado impuesto entre otras, es por lo que en un principio no hubiera mucha ganas en licitar a la misma, las disposiciones decían mas ó menos lo siguiente, citaré las más interesantes y llamativas para el lector, y figurando entre paréntesis, las disposiciones recogidas en las Leyes, y Reglamentos antes citados, y estos son los siguientes:]

Artículos. 1º.-La Empresa se obliga á ejecutar a su costa y riesgo todas las obras necesarias para el establecimiento de un ferrocarril de Betanzos a Ferrol. [Art. 2º y 3º Ley de P]

2º.-Este camino arrancará de la línea Ponferrada a A Coruña, en el punto designado en el proyecto, y dirigiéndose por Betanzos, Miño, Puente deume, Franza, Maniños y Neda, terminará en Ferrol. [Aunque se diseñó otro trazado alternativo, más recto y menos costoso en su ejecución, pero no



Paso de Alfonso XIII y Victoria Eugenia por Betanzos hacia Ferrol (4 de febrero de 1912) donde asistirían a la botadura del acorazado «España».



Estación Betanzos-Pueblo en la década de 1920. Tren correo en dirección A Coruña arrastrado por la locomotora 120-2131 o 2132, construida por Esslingen (Alemania) en 1884. Coches de madera de dos ejes, contruidos por Alsbury's (Manchester) en 1886.

DISTANCIAS		ESTACIONES	Velocidad	Tiempo en minutos	HORAS DE			Cruces y alcances
De origen	Intermedias				Llegada	Parada	Salida	
90I.—Expreso discrecional—1.ª, 2.ª y 3.ª								
De BETANZOS-NORTE a FERROL DEL CAUDILLO: 42,8 Km. en 1 h. 15 m.								
		Betanzos-Norte.....	60	7	11.10		× 910 ×	
5.5	5.5	Betanzos-Pueblo...	6	7	11.17	2	11.19	
9.7	4.2	Paderne (apeadero)...	58	4			11.25	
12.8	3.1	Miño.....	5	3	11.29	2	11.31	
17.7	4.9	Perbes (apeadero)...	50	8			11.39	
23.4	5.7	Puentedeume.....	4	3	11.47	3	11.50	
24.6	1.2	Cabañas (apeadero)...	45	4	11.54	1/2	11.54	
28.9	4.3	Franza.....	3	7	12.01	1	12.02	
32.0	3.1	Barallobre.....	3	3	12.07	1	12.08	
33.6	1.6	Periño.....	66	3			12.11	
.7	8.1	Neda.....	5	4	12.15	1	12.16	
42.8	6.1	Ferrol del Caudillo...√	55	9	12.25			
Totales.....			1h05		0h10			
Tren 422, de Coruña, llega a Betanzos a las 10.44. Tren 405, procedente de Madrid, llega a Betanzos a las 10.55.								

DISTANCIAS		ESTACIONES	Velocidad	Tiempo en minutos	HORAS DE			Cruces y alcances
De origen	Intermedias				Llegada	Parada	Salida	
90II.—Correo.—1.ª, 2.ª y 3.ª								
De BETANZOS-NORTE a FERROL DEL CAUDILLO: 42,8 Km. en 1 h. 28 m.								
		Betanzos-Norte.....	60	9			20.05	
5.5	5.5	Betanzos-Pueblo...	50	9	20.14	2	20.16	
9.7	4.2	Paderne (apeadero)...	58	7	20.23	1	20.24	
12.8	3.1	Miño.....	45	6	20.30	2	20.32	
17.7	4.9	Perbes (apeadero)...	50	9	20.41	1	20.42	
23.4	5.7	Puentedeume.....	50	9	20.51	4	20.55	
24.6	1.2	Cabañas (apeadero)...	45	3			20.58	
28.9	4.3	Franza.....	60	7	21.05	1	21.06	
32.0	3.1	Barallobre.....	60	5	21.11	1	21.12	
33.6	1.6	Periño.....	50	4	21.16	1	21.17	
36.7	3.1	Neda.....	6	6	21.23	1	21.24	
42.8	6.1	Ferrol del Caudillo...√	55	9	21.33			
Totales.....			1h14		0h14			
Tren 421, procedente de Madrid, llega a Betanzos a las 19.48. Tren 482, procedente de Coruña, llega a Betanzos a las 19.55.								

Itinerario de 1940 (horario de paso de trenes por las estaciones y tiempo de parada en las mismas).

- pasaba por Betanzos, (ver *Anuario Brigantino* 1983), y (Art.25, Cap. III, Ley de P.)
- 3º.-Las obras de este camino se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por orden del Poder ejecutivo, de 16 de marzo de 1869. Este proyecto podrá sin embargo modificarse con aprobación del Gobierno [no se modificó el proyecto, que es el trazado actual, mejor así ya que es una de las líneas más bonitas de las que he podido ver a lo largo de la geografía ferroviaria, y he visto muchas.]
- 4º.-[En este artículo se hace referencia a la estación terminal de Ferrol, que se tendrá en cuenta en su proyecto, el ramal que ha de unirla con el Astillero y Arsenal, y obliga al concesionario a establecer las vías necesarias, dentro de la estación para dicho empalme, en la forma que determine el gobierno. Esta exigencia en un principio no llegó a efectuarse].
- 5º.-Por el presente se exige a la empresa que se le concediese por concurso la adjudicación de la línea, que en el termino de 15 días desde su adjudicación, el depósito de garantía de subasta, que hubiere consignado, la cantidad de 726.297 pts., y 26 cnt., en metálico ó su equivalente en efectos de Deuda pública, al precio que les está asignado para este objeto, por las disposiciones vigentes. (Título 2, art. 16)
- 6º.-La empresa pagará en el preciso término de dos meses, contados desde la fecha de adjudicación de la subasta, al propietario del proyecto de la línea, la cantidad de 45.818,72 pts., á que asciende la tasación parcial de dicho proyecto.
- 7º.- [Por este artículo, se obliga a la empresa que haya obtenido la concesión, a que tenga que] comenzar los trabajos del ferrocarril, dentro de los tres meses siguientes a la fecha de la misma, y tenerle enteramente concluido y dispuesto para la explotación a los tres años contados desde la misma fecha. [La línea se inauguró en 1913].
- 9º.-La explanación y obras de fábrica se construirán para una sola vía, con los apartaderos que indica el proyecto aprobado. Los perfiles de la explanación y obras de fábrica, serán los fijados en el mismo. (Título IV, art.43.)



Ferrovionario en una máquina de vapor. Década de 1930. Mastodonte 240-4045 Ex Norte 4001-4065 construidas por S. A. C. M. (francesa) y Henchel (alemana) entre 1912 y 1921.

10º.-Se establecerán las estaciones en los puntos que en el proyecto se indican, y sólo con la autorización del Gobierno, podrán variarse la situación de aquellas, o establecer otras: pero que el Gobierno se reservará la facultad de obligar a la Empresa á situarlas donde sea más conveniente, así como de aumentar su número. [Reglamento capítulo III].

11º.- [Por este artículo podemos ver cual fue el material motor y móvil proyectado para la línea. El material motor que se fija como mínimo para toda la línea, será de] seis locomotoras para viajeros y seis para mercancías. [En este punto cabe decir, que sólo se hicieron cuatro locomotoras para viajeros, eran las 242/0201 a la 242/0204].

[El material móvil proyectado lo componían los siguientes vehículos: 8 coches de 1ª clase, 16 de 2ª, 8 mixtos de 1ª y 2ª, 24 de 3ª y 16 mixtos de 2ª y 3ª clase].

[El material proyectado para mercancías estaba compuesto por los siguientes vehículos: 24 vagones cubiertos para mercancías y equipajes, 28 vagones cubiertos para mercancías, 24 vagones cuadra o establos, 24 trucks, 12 frenos con casillas para los coches de 3ª clase, 18 frenos sin casillas para vagones, y material de repuesto. El material que figura en esta relación no se llegó a fabricar en un principio, y hubo que alquilarlo a la compañía del Norte, hecho que recogen las memorias de los años 1914 al 18, que más adelante se citan]

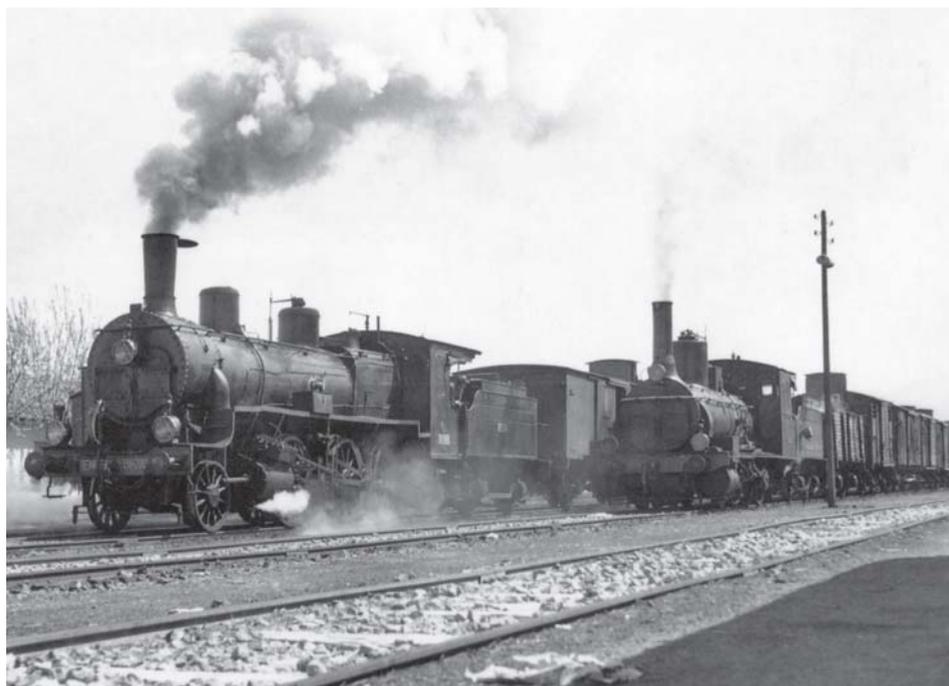
12º.-[Por la dificultad que presentaba la orografía de la línea, este artículo dispone que las locomotoras serán construidas con arreglo a los mejores modelos].

13º.-[El presente artículo hace referencia explícita de cómo tiene que ser el confort de los coches de viajeros, que serán de tres clases y tienen que estar suspendidos sobre muelles, tendrán asientos, y estarán cerrados con cristales; también que los coches de 1ª clase estarán guarnecidos, los de 2ª, tendrán asientos rellenos; también dispone que los trenes que conduzcan viajeros deberán llevar un vagón retrete]. [Reglamento título IV y V].

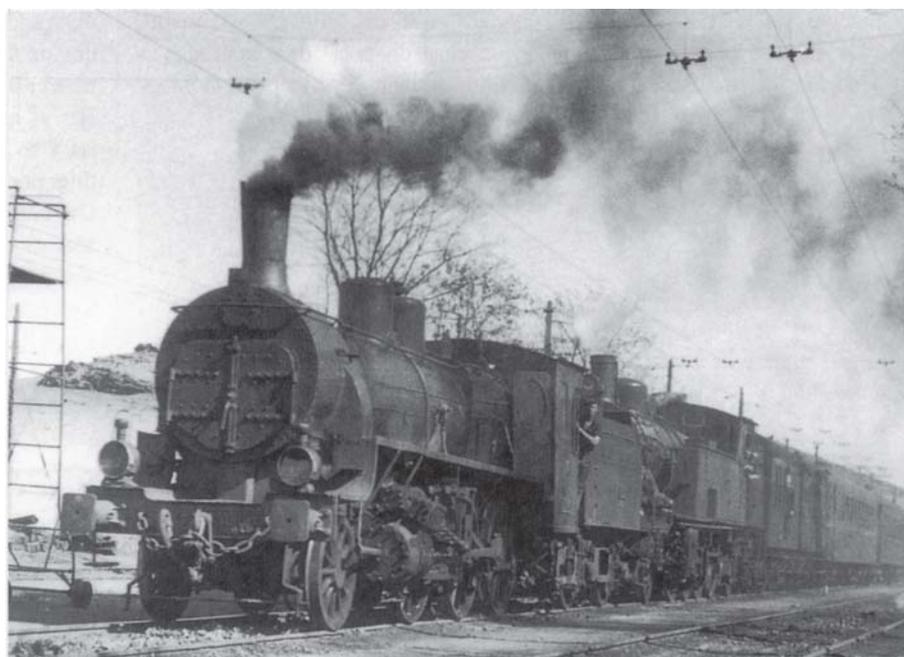
15º.- [Este hace referencia a la ley 2 de Julio de 1870, y a la de 30 de Mayo de 1876, y cómo el presupuesto de este camino excede de 240.000 pts. por km. Le corresponde una subvención de 3.054.480 pts., o sea 60.000 pts., km., y se hará efectiva según dispone la subasta].

16º-17º.- [Tratan del abono de las subvenciones, y se distribuirán sobre los tramos o secciones de la línea según se vayan efectuando. Las mismas no se abonarán hasta que las Cortes determinen la forma y tiempo en que haya de verificarse la entrega].

18º.- [Este hace referencia a la franquicia de derechos de material que consta en la relación aprobada en el proyecto del camino, para la construcción y establecimiento del mismo. La disfrutará la



Arriba, la primera locomotora (izda.) es la 130-2065 construida en 1890 por S. A. C. M. (francesa). Y la segunda, 030-2067 serie 1481, construida por Vulcan en Stettin en 1884. Abajo, dos máquinas en doble tracción; la primera (izda.), 130-2063, construida en 1890 por S. A. C. M., y la segunda, 140-2217, construida por Babcock-Wilcox en 1931.



Empresa en la forma vigente con anterioridad a la ley de Presupuestos de 1864].

19°.- [El presente se relaciona con el anterior y dispone que de la misma forma disfrutará la exención de los derechos relativos al material necesario para la explotación del ferrocarril en los diez primeros años].

20°.- No podrá autorizarse la apertura al servicio público del todo ó parte del ferrocarril, sin que preceda orden especial del Gobierno. [Capítulo VI. Ley de P].

21°.-No podrá la Empresa emplear en la explotación ninguna locomotora ó carruaje, ya sea recién construido, ya sea recién reparado, sin que hayan sido reconocidos y aprobados por los inspectores del Gobierno. [Título IV, Regl].

22°.- Los convoyes de viajeros tendrán el número suficiente de asientos de las tres clases. (art. 41, título IV)

23°.-La velocidad efectiva de los trenes de viajeros y mercancías se fijará por el Gobierno a propuesta de la Empresa, así como la duración de los viajes. [art. 45, título V].

24°.- Por el presente el Gobierno obliga á poner a disposición del Gobierno gratuitamente, los carruajes o departamentos necesarios para el transporte del correo, en un tren de ida y otro de vuelta, diario, cuyas horas de salida y llegada los fijará la administración.

25°.-El Gobierno le impone a la Empresa una tarifa máxima de precios que, de cinco en cinco años, podrá ser reformada con arreglo a la ley general de ferrocarriles, si el camino produjese más de 15 por 100 del capital invertido.

29°.- [Por el presente obliga a la Empresa a] abonar los gastos que origine la inspección del Gobierno, y fija la cantidad de 75 pts, por kilómetro en el periodo de construcción de la línea, y la de 150 pts, en el de la explotación, cuyas sumas deberá consignar por trimestres adelantados en las cajas del Tesoro público.

30°.-Todos los gastos que ha originado y origine el otorgamiento de la concesión á que se refiere este pliego, tanto de escritura como de anuncios en *La Gaceta* de Madrid, y de demás, los abonará la Empresa por su cuenta.

31°.- La concesión del ferrocarril se fija en un período de 99 años, con arreglo á las precedentes condiciones; á la relación del material y tarifas adjuntas, y con sujeción á la ley general de 3 de Junio de 1855, á las condiciones para su cumplimiento de 15 de Febrero de 1856 y a todas las disposiciones dictadas ó que dicten en lo sucesivo, con carácter general sobre caminos de hierro.

[Disposiciones generales que se han de observar en la percepción de esta tarifa.

Las disposiciones están recogidas en 14 artículos, en los cuales se determina cómo efectuar los abonos de los servicios. Citaré los más originales: en el 1º, recoge que la percepción será por kilómetro; el 3º, que las mercancías que a petición del que las «remanse», sean trasportadas con velocidad de los viajeros, pagarán el doble de los precios señalados en la tarifa; 4º, aclara que el cobro de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor; 5º, recoge que todo viajero cuyo equipaje no pase de 30 kilos sólo pagará el precio de su asiento; el 13 y 14 (figuran en el título IX, de la Ley de Ferrocarriles, y Reglamentos). Así que el 13 lo copio literalmente:] Será obligación de la Compañía el facilitar trenes especiales, con sujeción á lo que los reglamentos determinen. [El 14 aclara y determina aun más cómo, cuándo y quiénes pueden viajar gratis en el ferrocarril]: Serán conducidos gratuitamente en carruajes de 1ª clase, los oficiales de la Guardia Civil, y en 3ª, los demás individuos de éste cuerpo, siempre que unos y otros viajen en comisión del servicio que les está encomendado. Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio, ó para volver a sus hogares después de licenciados, no pagarán por sí y por sus equipajes más que la mitad del precio de tarifa. Solo disfrutarán de esta ventaja los individuos del Ejército y Armada. Los militares y marinos que viajen en cuerpo, no pagarán más que la cuarta parte de la tarifa, por sí y por sus equipajes.

Si el Gobierno necesitase dirigir tropas ó material militar ó naval por el camino de hierro, la Empresa pondrá inmediatamente á su disposición por la mitad del precio de tarifa, todos los medios de transporte establecido para la explotación del camino.

Los ingenieros y agentes del Gobierno destinados a la inspección y vigilancia del camino de hierro, serán transportados gratuitamente en los carruajes de la Empresa, así como también los empleados encargados de las líneas telegráficas del Estado en sus respectivas demarcaciones.

Madrid, a 28 de Febrero de 1877.- Aprobado.- C. Toreno.

A todo esto hay que añadir una nota sobre el material que se autoriza a importar, por lo que transcribo íntegro su preámbulo.

Relación del MATERIAL que podrá importarse del extranjero, para el ferrocarril Betanzos al Ferrol, con opción á la exención de derechos que prescribe el artículo 20, párrafo quinto de la ley general de Ferrocarriles.

[Sobre estos materiales sólo referiré algunos, por cada apartado y materia, para no extenderme mucho.

EFFECTOS.

Material para replanteo, estudios, etc. En este apartado figuran 26 elementos como.

4.- Teodolitos con trípodes y niveles.	Total.	12.000,	reales de vellón
6.- Niveles de aire		18.000,	“ “
2.- Pantógrafos		3.000,	“ “
			Material para la construcción.

Figuran en el mismo 27 grupos de objetos.

6.- Máquinas de vapor locomóviles	Total	240.000,	reales de vellón.
8.- Grúas.		32.000	“ “
30.-Tornos con juego de trócolas.		90.000,	“ “

Material para puentes, estaciones y casillas. En este apartado figuran 16, grupos de materiales como.

530.-Metros lin., de palastro para puentes.	Total	2.120.000	reales de vellón
8.- Relojes para estaciones.		9.300	“ “
3.- Basculas para pesar vagones.		36.000,	“ “

Material para vía y talleres. El material de este apartado es de 26 artículos.

65.534.- Traviesas.	Total	1.572.816,	reales de vellón.
4.208.- Toneladas de carril Vignole.		3.997.600,	“ “
2.- Plataformas par máquinas con tender		80.000,	“ “

Material motor y móvil. Este grupo es el mas costoso, y lo forman ,16 componentes, y por citar alguno.

6.- Locomotoras para viajeros.	Precio total,	1.920.000	reales de vellón.
6.- Locomotoras para mercancías.		2.160.000	“ “
8.- Coches de 1ª, clase		416.000	“ “

RESUMEN del valor, de todos los grupos de materiales y vehículos.

EFFECTOS.

Material para replanteos y estudios.	90.000.	R de vellón.
Iden para la construcción.	2.179.000.	“
Iden para puentes estaciones y casillas.	3.125.000.	
Iden para la vía y talleres.	8.764.000.	
Iden para material motor y móvil.	10.896.000.	
TOTAL.	25.655.156.	Reales de Vellón].

Por todas estas disposiciones y artículos que figuran en el pliego de condiciones, dispuestas anteriormente, se puede comprobar por qué la línea no tuvo mucha aceptación



Locomotora Ex Norte (4500) 141-2001, construida por Alco (New York, USA) en 1917-1918.

entre las empresas, por la cantidad de inconvenientes que presenta en la confección de su trazado: perforar los cuatro túneles, explanaciones necesarias, atravesar las rías, que para eso hubo la necesidad de hacerlo con puentes metálicos importantes como los de las rías de Pontedeume, de tres tramos, uno de 69 m., y dos de 39,90 m.; el puente metálico de Neda, que lo componen cuatro tramos de 45,80 metros cada uno, el de Betanzos de 46,50 m.; el puente sobre el río Lambre, de 29,30 m., y el puente sobre el río Bañobre, de 15,75 m.

Los túneles que hubo que horadar son los siguientes: túnel nº-1, entre Betanzos Infesta y Betanzos Ciudad, 221,60 m. de longitud; túnel nº 2, entre Betanzos y Paderne, 368,30 m.; túnel nº 3, entre Paderne y Miño, con 347,30 m., y túnel nº 4, entre Cabañas y Franza, de 373, m. A ellos hay que añadir pontones, pasos a nivel, terraplenes, trincheras muchas labradas en altas canteras de pizarra, todo lo cual hace que esta línea, corta en kilómetros, fuese muy laboriosa en su ejecución. Trabajaban en la misma gentes de las aldeas por donde iba pasando el trazado, incluidas mujeres.

Como nota testimonial, algunas personas mayores de las aldeas de Chantada y Souto me manifestaron que sus padres habían trabajado en la construcción de la línea, y a los que trabajaban en la vía les llamaban “ferrocarrilanos”, que hacían la explanación y tendido de la misma, con caballos, mulos como medio de acarreo para tirar de las vagonetas, y también con rudimentarias carretillas. Incluso desplazaban las tierras y piedras en cestos y *paxes*, lo que nos da una idea de lo dificultoso y esclavo que ha sido su construcción.

Como no se presentó ninguna solicitud para hacerse cargo de esta línea, es en el año 1880 cuando el Gobierno, presionado por las fuerzas políticas que intervinieron en el acuerdo de establecimiento de la misma, saca una nueva ley, modificando bastante las condiciones anteriores, haciendo la línea más golosa, pero al final tampoco hubo solicitantes y, en definitiva,

es el Estado el que se hace cargo de la construcción y explotación de la vía hasta 1928, si bien, en las obras intervinieron, sobre todo, empresas catalanas (un Mauri, hoy familia muy conocida de Betanzos, era uno de los catalanes que construyó la línea).

FOMENTO.- Ley autorizando al Gobierno para otorgar por concurso ó directamente al particular ó empresa que presente mayores garantías, la concesión de la línea del Ferrol á Betanzos.

[1º de Octubre] [*Gaceta* del 2] Don Alfonso XII, por la gracia de Dios Rey constitucional de España. A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1º.-Se autoriza al Gobierno para que pueda otorgar, bien por concurso ó directamente, al particular ó a la empresa que presente mayores garantías, la concesión de la línea del Ferrol á Betanzos con sujeción á la legislación vigente sobre ferrocarriles, al proyecto aprobado para toda la línea, y el que se apruebe para los ramales, desde la estación del Ferrol al Arsenal y al Astillero.

Art. 2º. El plazo para empezar las obras no podrá exceder de cuatro meses, ni de cuatro años el de la terminación de las mismas, contados ambos desde la fecha en que sea adjudicada la concesión. [La línea no se inauguró, como antes indiqué, hasta el 5 de mayo de 1913, lo que da a entender el poco interés manifestado por ella, hecho que demuestra que fue el Estado al final, el que se hizo cargo de la misma]. La duración de ésta será de 99 años, a partir de la misma fecha.

Art. 3º. Regirán en este ferrocarril como máximo las tarifas establecidas para la línea de Ponferrada a La Coruña.

Art.4º. Por el presente artículo, se hace constar, la cantidad de dinero que el Estado aporta para auxiliar la construcción de la línea, y otorgará a la empresa ó al particular a quien se la haya adjudicado, y asciende a la cantidad de 3.175.680 pesetas, sin reducción alguna y repartidas en 10 anualidades.

Art. 5º. El Gobierno auxiliará además la ejecución de este ferrocarril, concediendo la exención de los derechos de Aduanas al material que sea necesario importar del extranjero, para construir la línea y para explotarla los 10 primeros años.

Art. 6º. El auxilio de 3.175.680 pesetas consignado en el art. 4º de esta ley, sufrirá la reducción proporcional que corresponde, si ocurriese el caso previsto en el Art., 49 de la ley de ferrocarriles vigente.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase o dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á 1º de Octubre de 1880.-Yo el Rey.- El Ministro de Fomento, Fermín de Lasala y Collado.

Como he dicho anteriormente, esta nueva ley tampoco tuvo acogida entre las empresas ferroviarias ya establecidas, como pudiera ser la Compañía del Norte, que explotaba la línea de Ponferrada-A Coruña por aquellas fechas, ni tampoco por sociedades particulares, y es el Estado el que tiene que acometer la construcción y explotación de la misma, después de soportar las presiones, tanto políticas como sociales, que continuaron, apoyadas por intereses estratégicos y militares. La línea comenzó a construirse a finales del s. XIX, pero hubo prolongados períodos de interrupción, por lo que no se inauguró hasta 1913. Tuvo luego, además, muchas dificultades económicas, tanto de explotación como de mantenimiento. Este hecho queda demostrado por las Memorias de los primeros años de su puesta en marcha que a continuación paso a describir. También para entender el contenido de las memorias, y la poca rentabilidad del ferrocarril, recojo una nota sacada de la Biblioteca Ferroviaria, y dice así.

NOTA HISTÓRICA:

[La crisis de las compañías ferroviarias obliga al Estado a incautar instalaciones, que serán encargadas a las Divisiones de FF.CC, del Ministerio de Fomento. En 1926 se crea la Jefatura de EFE (v) que se hizo cargo de líneas de vía ancha y vía estrecha].



«Vagón J» o «Vagón cerrado Norte», construido en 1920-1930, que circuló por la línea Betanzos-Ferrol.

Antes de comenzar a desarrollar el contenido de las memorias del ferrocarril Betanzos al Ferrol, quiero reproducir literalmente, el contenido de una carta dirigida al secretario del ferrocarril del Oeste, que dice lo siguiente.

El Ingeniero Jefe de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado.

B. L. M.

Al Sr. D. Salvador Peña Gálvez, Secretario de la Dirección de la Cia del Oeste, y tiene el gusto de enviarle las Memorias de 1918, 19, 20 y 21, referentes a los ferrocarriles de Ávila a Salamanca y Betanzos a Ferrol, únicas que existen, de las que se sirve pedir.

Desde que se creó esta jefatura no se han publicado Memorias en cumplimiento de órdenes recibidas

José de Roda.

Aprovecha gustoso esta ocasión, para expresarle el testimonio de su consideración más distinguida.

Madrid 10 de febrero de 1930.

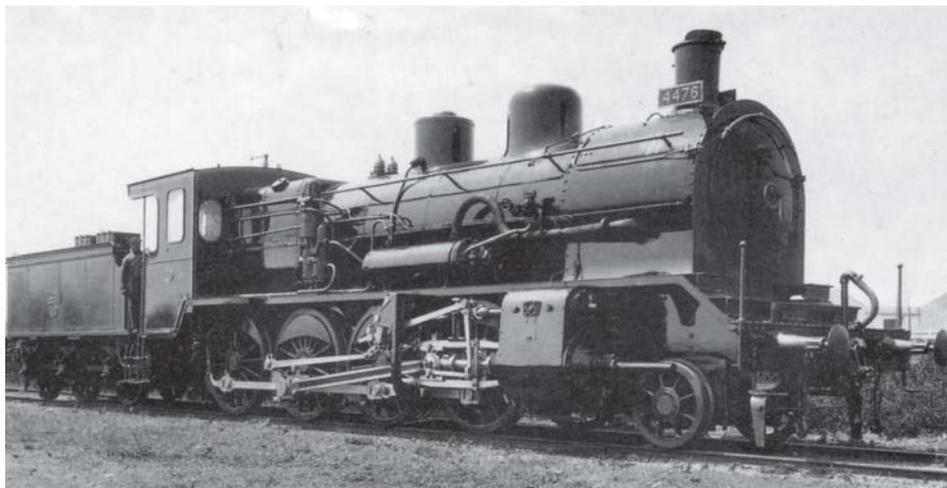
Apuntado todo esto, paso a describir los datos más importantes que contienen dichas Memorias.

FERROCARRIL DE BETANZOS A FERROL.

Explotación por el Estado en el año 1915.

A la Ilma Dirección general de Obras Públicas.

MEMORIA. [Resumen]



Locomotora 140-2240, construida en 1926 por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona. Arrastraba trenes de mercancías y se utilizó en la línea. Se hicieron 436, encargadas, en su mayor parte, por la Compañía del Norte.

Antecedentes.- Nada extraordinario ha ocurrido en el año 1915. La explotación de la línea se ha realizado en condiciones normales y conforme al plan propuesto para el referido año.

Los ingresos por tráfico, comparados con los del 1914, acusan una disminución de unas 8.000 pesetas, y que es como consecuencia del menor número de viajeros que han circulado, y la explicación que dan sobre esa disminución es por una parte la situación económica que ha creado al país la guerra Europea, y de otra, la reducción del número de trenes durante los meses de invierno, que en 1914 solo afectó a dos meses y en el año 1915, ha comprendido ocho meses, en cambio esta reducción de trenes ha producido una economía, que excede bastante de lo perdido en el ingreso por viajeros

Resumiendo, los ingresos de los años 1914 y 1915 son los siguientes:

Año 1914. - Viajeros.	234.086, 25 pesetas.
Gran V.	17.382, 98 “
Pequeña V. mercancías	73.654, 97 “
Ganados y varios.	5.053, 86 “
Sumas	330.053, 86 pesetas.
Año 1915	
Viajeros.	223. 130, 53 pesetas.
Gran Velocidad.	15.927, 04 “
Pequeña Velocidad. Mercancías	78.244, 42 “
Ganados y varios.	4.873, 52 “
Sumas	322.175, 51 “

Resumen de Ingresos por explotación.

Saldo en caja al final del ejercicio	5.822,73 pts,
Ingresos por tráfico.	322.175,41 “
Por premio de cobranza,	1.140,56 “
Por subvención	80.000,00 “
Por transferencia de créditos a disposición	9.000,00 “
Total.	418.138,70 pesetas.



Antigua estación de Ferrol. Vista «posterior», puesto que «anterior» es la que da a las vías.

Los gastos de explotación. Se detallan por conceptos en el siguiente cuadro.

Conceptos. [Resumo el cuadro que contiene una serie de conceptos, aunque detalle algunos como curiosidad].

Personal.	182.357,35 pesetas.
Material.	20.854,94 “
Total.	417.960,67 “

[En estos conceptos figuran como datos curiosos, servicio arrendado de material y tracción. (208.504,54 pts) Esta cantidad se ha reducido por la supresión de dos trenes durante el servicio de invierno, por la reducción de los gastos de alquiler. Estación común de Betanzos Norte, 6.243,74, pts.

Otros datos curiosos de esta memoria son los siguientes: en el 2º semestre se nombra a un auxiliar, para contabilidad y reclamaciones, cuyo sueldo por afectar a los doce meses, supone 700 pts de más, en relación al importe de personal del año anterior].

GASTOS, de renovación y construcción.- Se distribuyó el crédito de las 370.000 pts que figuraban en el Presupuesto del Ministerio de Fomento, para atender a las explotación, conservación y construcción de Fc. de Betanzos a Ferrol, en la forma, por R.O. de 6 de abril de 1915.

Subvención	80.000. pts.
Conservación	40.000 “
Construcción	250.000 “

Estas cantidades se han invertido en realizar algunas obras necesarias, lo mismo que para adquirir materiales como traviesas, postes para teléfonos, renovación de pintura de todos los tramos metálicos, por valor de 14.780,50 pts, pero lo más llamativo para este documento, es el siguiente concepto. Se ha construido una caseta dormitorio en Betanzos pueblo, para que pernocte la

pareja y brigada del tren de mercancías; se ha colocado para-choques en las vías muertas, y se ha adquirido parte de la maquinaria necesaria para el taller de reparaciones, invirtiéndose en total la cantidad de 74.731 pts.

MEMORIA del año 1916. [resumen].

Antecedentes.- El resultado de la explotación realizada el año 1916, confirma la impresión optimista que se apuntaba en la Memoria del año anterior.

El aumento del tráfico ha sido de importancia, tanto en viajeros como en mercancías, aproximándose para estas últimas dicho aumento a un 50 por 100, sobre la recaudación obtenida en 1915. [También hace referencia esta memoria que teniendo en cuenta los resultados obtenidos en 1916, se refiere al tercer año de explotación de la línea, suponen una progresión rápida y satisfactoria, que con fundamento hacía suponer una nivelación de gastos e ingresos en fecha próxima, y qué sin embargo, no se alcanzará tan pronto por haber anunciado la Compañía del Norte, la necesidad de elevar el precio del tren-kilómetro, de 1,65pts a 2,98 pts, lo cual supone unas 150.000 pts, en los gastos del material arrendado].

INGRESOS. [resumen].

Conceptos.

Viajeros.	256.793,00 pts.
Gran Velocidad.	32.467,83 “
Pequeña V. Mercancías.	103.606,39 “
Ganado y Varios.	5.416,59 “
Total.	398.283,81 pesetas.

RESUMEN de los Ingresos de Explotación.

Saldo en Caja (1915) al final del ejercicio	85,65 pts.
Ingreso por tráfico.	398.283,81 “
Por premio de cobranza.	978,11 “
Por subvención	79.995,54 “
Cantina de la estación de Ferrol.	150,00 “
Créditos a disposición.	832,93 “
Total.	480.326,01. pesetas.

GASTOS.

El resumen de éstos en 1916 se detalla en el siguiente cuadro.

Dirección y gastos generales.	8.000,19. Pesetas
Movimiento.	116.275,39. “
Intervención	12.472,31 “
Contabilidad y reclamaciones.	5.079,57. “
Vía y obras (conservación, y vigilancia)	64.476,32. “
Reclamaciones pagadas.	2.519,42 “
Servicio arrendado de materias y Tracción.	222.290,46 “
Estación común de Betanzos N.	6.821,60. “
Total	437.938,65, pesetas.

[A continuación añadiré unas notas sobre estos gastos por lo llamativo de los mismos. Es el caso del alquiler de vagones, que ha excedido en 9.099 pts, al importe del año anterior. Otra parte corresponde a Movimiento por el aumento de un real en el jornal de los mozos de estación de Ferrol por la prima extraordinaria que abonó el Norte y afectó al personal de estaciones. Y por gastos de renovación y construcción, los siguientes: por subvención, 80.000 pts., por conservación, 65.000 pts. y por construcción. 225.000 pts.].

MEMORIA en el año 1917. [resumen]

Antecedentes.-El resultado de la explotación realizada en el año 1917, acusa un aumento en el tráfico general, pero no ha tenido el incremento que se esperaba, debido por una parte a la huelga ferroviaria del mes de Agosto, aunque esta línea hizo el servicio con regularidad, retrajo mucho el movimiento de viajeros local, y por otra parte a la falta de vagones y anomalía del servicio en la línea de Palencia-A Coruña, por consecuencia de la citada huelga.

INGRESOS.

Conceptos.

Viajeros.	255.686, 28 pesetas.
Mercancías.	158.083, 28 “

Totales 413.770, 56 Pts.

[Otros ingresos que figuran también en el presente ejercicio son 325 pts., como alquiler de las cantinas de Ferrol y Betanzos].

Ingresos Generales del presente ejercicio queda reflejado en el siguiente cuadro.

Saldo en caja (ejercicio de 1916) el 1º de Enero de 1917.	2.599,91 pesetas.
Créditos de Intervención	24.610,10 “
Idea de Estaciones	2.855,52 “
Idea de Reclamaciones	3.176,62 “
Ingresos del Ferrocarril por tráfico.	413.770,56 “
Alquiler de cantinas	325,00 “
Premio de cobranza	1.069,20 “
Subvención del Estado.	116.600,00 “
Trasferencias de cantidades a disposición	53.000,00 “

Total 618.006,91, pesetas.

GASTOS

[El resumen de éstos en 1917 queda detallado en los siguientes cuadros].

Conceptos

Personal.	194.550,65, pesetas.
Materiales	81.880,17 “
Reclamaciones	2.519,42 “
Servicios arrendad.	297.474,13 “

Sumas. 536.757,22 pesetas

El concepto de gastos aparece en el año 1917, con un aumento grande sobre la cifra de los años anteriores por las siguientes causas. Se incluyen los gastos de conservación, como arranque de piedras para balasto, escolleras y reparación de carreteras de acceso a estaciones, justifican un gasto de 60.000 pts.

También el aumento de precio del tren-kilómetro, del 65 a 2,98 pts explica la diferencia grande de (68.361) entre el importe de los servicios arrendados en 1917 y en 1917. En gastos de personal se justifican en más de 9.500 pts, debido al aumento de tráfico, que origina un elevado número de reclamaciones originadas por la anomalía del servicio de mercancías en los ferrocarriles por los retrasos y averías con que llegan, y por esta causa ha sido necesario aumentar algo el personal. Estas causas señaladas, más la elevación que han tenido todos los artículos de consumo (papel, imprenta, aceite etc.) da cumplida explicación de que los gastos excedan en 138.819 pts.

El resumen de de gastos a 31 de Diciembre de 1917, es el siguiente].

Gastos de explotación	576.757,22 pesetas.
Premio al personal	8.677,09 “

Créditos de intervención	13.261,34	“
Iden de estaciones	4.429,23	“
Iden de reclamaciones	14.234,16	“
Saldo en caja.	618,87.	“
	Total.	618.006,97 “

[Por el presente resumen se puede ver como se hacen cuadrar los gastos y los ingresos.

Esta memoria firmada en Madrid en Mayo de 1918, por el Ingeniero encargado de la Dirección Pedro Pablo de Alarcón y da visto bueno el Ingeniero Jefe de la 1º División. A Faquíneto].

MEMORIA del año 1918. [Resumida]

Antecedentes.- [En esta última memoria, muy parecida a las anteriores, sólo citaré los pormenores más llamativos.

Antecedentes.-Siguiendo la norma establecida en anteriores Memorias, hemos de poner de manifiesto, en primer término, que el resultado de la explotación en el año 1918, difiere muy poco del alcanzado en 1917, toda vez que los productos totales de este último fueron de 413.770,56 pesetas y el de 1918 ha sido de 433.794,27, existiendo la pequeña diferencia en más de 20.023,71 pts.

Esto lo justifican por las numerosas dificultades que ha producido la guerra europea, especialmente en los transportes, agudizadas en los últimos tiempos, que comprende precisamente el periodo que estamos tratando, explican las anomalías experimentadas por los ferrocarriles españoles.

Y como resumen general los INGRESOS por todos los conceptos alcanzan la cantidad de 433.794,27 pts.

GASTOS. Figuran los siguientes]:

Gastos de explotación. 624.493,73 pts. Premio al personal, 10.917,00, pts. Créditos de interv. 10.162,84 pts, C. estaciones ,2.638, 84.pts. Reclamaciones 61.783,83 pts., Saldo en caja .962, 06 pts,

Total gastos. 711.517,84.pesetas. [Se justifican como el hecho de tener que aumentar en pequeña parte el personal para atender todo el servicio, exceso de reclamaciones, adquisiciones de material como traviesas, piedra, tornillos etc].

Madrid, Junio de 1918.

El Ingeniero encargado de la Dirección.

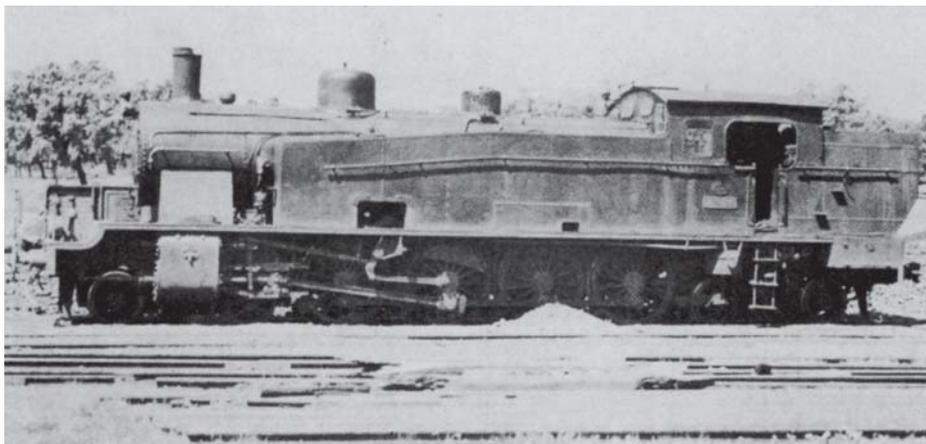
José Togores. V. B El Ingeniero de la 1º División. A. Faquíneto.

No es necesario extenderse más en las memorias para demostrar las distintas maniobras que el Estado llevaba a cabo para la reducción de costos y la consiguiente rentabilidad de la línea. Precisamente, en *La Gaceta de Madrid*, nº 257 del 13 de Septiembre de 1928, vemos como los técnicos del Ministerio de Fomento hacen un estudio de las líneas deficitarias, dirigido al REY y que, resumiéndolo, dice lo siguiente:

MINISTERIO DE FOMENTO. (Exposición).

SEÑOR: Despejada la situación económica de las líneas que formaban la red llamada de Madrid Cáceres Portugal y del Oeste de España, mediante las fórmulas contenidas en las disposiciones del Real decreto-ley número 1.590, que autoriza al Gobierno para incautarse de ellas, y proceder al rescate de sus concesiones, se hace preciso reorganizar su explotación, de manera que ésta se realice en la forma eficaz, que requiera el interés público; la situación de las pequeñas compañías, hacen pensar en la conveniencia de tomar como base el rescate y saneamiento de las líneas de la Compañía de Madrid Cáceres Portugal, Plasencia –Astorga, Ávila –Salamanca y Betanzos a Ferrol , y otras mas que pertenecen al Estado.

[...] Todas ellas arrastran en la actualidad, una vida precaria, sosteniéndose artificialmente, merced a los auxilios que han venido recibiendo del Estado; defendiendo su existencia con



Locomotora 242-0201. Se hicieron 4 para la línea Betanzos-Ferrol, construidas por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona en 1917.

explotaciones económicas a costa de realizar servicios deficientes, y en conjunto muy costoso para el “País y para el Estado”, los gastos de administración que aunque necesarios, son sin embargo desproporcionados a la importancia de las líneas, y se pueden reducir considerablemente en una explotación en común. [A estas ideas responde la (creación de la Compañía del Oeste), que se ha de hacer cargo de la explotación de las líneas indicadas anteriormente, aunque la principal dificultad que se ha ofrecido para la organización de la nueva Compañía, es la que se deriva de la situación económica de las diferentes líneas, porque durante el año 1927 los ingresos han sido inferiores a los gastos de explotación, en las líneas citadas anteriormente].

El rescate y saneamiento de las líneas ferroviarias de Madrid –Cáceres-Portugal y las de Plasencia-Astorga; para la construcción de las de Ávila –Salamanca y Betanzos al Ferrol; y para obras de mejora que ascienden a 95.600.000 pesetas, [estas cantidades fueron facilitadas por la Caja Ferroviaria, en las diferentes líneas que van a componer la red y de los cinco octavos del coste de de construcción de las dos últimas líneas antes mencionadas. Y por último remata la presente exposición, con el siguiente epílogo, transcribo literalmente].

Confía el Ministro que suscribe, en que la organización de la red del Oeste, con arreglo a los principios expuestos tal como se desenvuelven en el articulado del Real Decreto, además de ser de alta conveniencia para los intereses generales, colocando al grupo de líneas que se estructuran, en mejorar los servicios que prestan, sin necesidad de tener que recurrir constantemente al auxilio económico del Estado, y en consecuencia, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente Real Decreto-ley.

Madrid, 8 de Septiembre de 1928.

Después del resumen efectuado, de la exposición que justifica la incautación de las líneas mencionadas en las que se encuentra la de Betanzos-Ferrol., así como el consejo de agruparlas en una empresa, para su saneamiento, paso a efectuar un resumen lo más sucinto posible del Real Decreto-Ley, y es el siguiente:

SEÑOR.

A L. R. P. de V. M.

Rafael Benjumea y Burín. Ministro de Fomento.

REAL DECRETO LEY.

Nº. 1.599.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros, a cuya propuesta del de Fomento .Vengo en decretar lo siguiente:

[El presente Decreto-Ley, lo componen 19 artículos algunos de los cuales resumiré para que se pueda tener un amplio conocimiento de cómo se formó la Compañía del Oeste en la que quedo inscrita la línea de Betanzos al Ferrol].

Artículo 1º.- Con el nombre de Compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España, se constituirá, con las formalidades legales exigidas por las formalidades legales vigentes, una Compañía subvencionada e intervenida por el Estado, cuyo fin social será hacerse cargo de la explotación de las líneas siguientes:

Medina-Salamanca, Salamanca-frontera Portuguesa, Medina- Zamora, Monforte a Vigo y Pontevedra y ramal a Valencia do Miño, Santiago a Carril y Pontevedra, Madrid-Cáceres y Portugal, Plasencia-Astorga, Ávila a Salamanca y “Betanzos a Ferrol”.

Enlace del ferrocarril de Betanzos al Ferrol con la Base Naval del Ferrol, que se construye actualmente por cuenta del Estado y cualquiera otra que al Gobierno estime conveniente incorporar a esta red.

Art.2º.- La Compañía del Oeste será concesionaria de todas las líneas a que se refiere el artículo anterior, durante un periodo de “setenta años”, contados a partir de la fecha en que se haga cargo de las que se encuentran en explotación. [Esta compañía duro hasta 1941, que se crea la RENFE].

Art.3º.- La Compañía del Oeste se constituirá con un capital de 104.100.000 pesetas, representado por 55.000 acciones de 500 pts, nominales. [...] Los bonos de aportación, que representan el valor de las líneas de Madrid-Cáceres-Portugal, de Plasencia-Astorga, de Ávila-Salamanca y de Betanzos a Ferrol, que pertenecen al Estado, y el importe de las obras de mejora realizadas por éste en las demás líneas hasta 31 de Diciembre de 1927, se depositarán en la Caja Ferroviaria.

Art.4º.- El capital social que se fija en el artículo anterior, se irá incrementando en lo sucesivo, en el número de bonos necesarios para representar los cinco octavos del coste de ejecución de las líneas que se encuentran actualmente en construcción, o las que en lo sucesivo se construyan por cuenta del Estado.

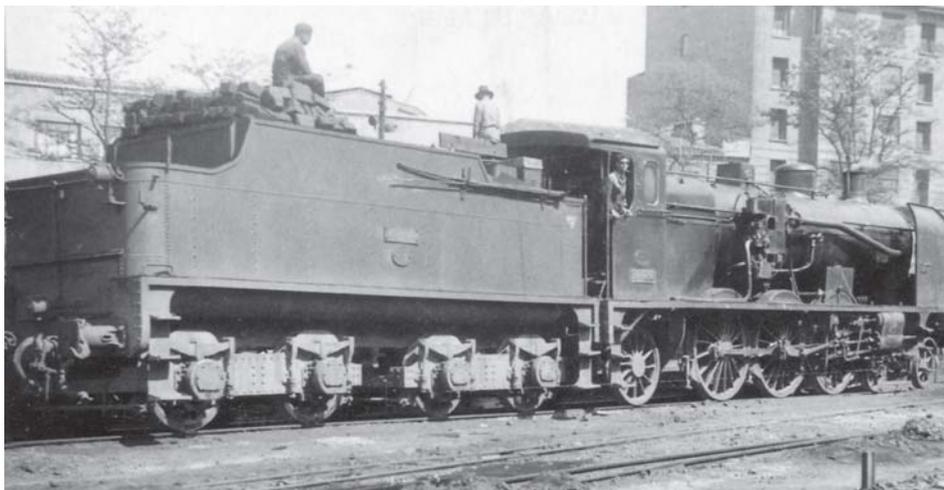
El capital social representado por las acciones no se podrá aumentar, sino en casos especiales y previa autorización del Gobierno. La Compañía del Oeste tendrá derecho preferente para adquirir los bonos de aportación, si por cualquier circunstancia conviniera al Estado enajenarlos.

Art.5º.- Las cargas financieras de la Compañía del Oeste estarán representadas por los títulos siguientes. [Lo conforman cinco series en las cuales, las obligaciones nominales preferentes para cada clase de líneas, igual que las condiciones y garantías que les están señaladas, en las correspondientes escrituras de emisión o en los convenios especiales. Además, hay un amplio desarrollo, sobre la distribución de las obligaciones, por líneas, etc.].

Art.6º.- [Hace referencia a la administración de la compañía, y muy resumido queda así. La Compañía del Oeste estará administrada por un Consejo de Administración y una Junta general de accionistas. El funcionamiento y atribuciones de estos organismos se regularán en los Estatutos de la Compañía. También indica quien integra dicho consejo así como el número de miembros, y que el primer Director de la Compañía será designado por el Ministro de Fomento, y de las atribuciones, del Director y de los altos cargos, etc].

Art.7º.- [Por el presente habla del derecho de preferencia que reconoce al capital y acciones la base 12 del Estatuto Ferroviario en la distribución de beneficios, y articula las preferencias, sobre las mismas, etc].

Art. 8º.- La Caja ferroviaria anticipará sin interés las cantidades necesarias para saldar las insuficiencias de productos netos que pudieran resultar en el comienzo de la explotación, y así unos cuantos supuestos más, para utilizar estas cantidades y los casos que sobre los mismos se pudieran dar.



Locomotora Pacific 231-4014 (Ex Norte 3014), construida en 1914 por S. A. C. M. (Francia), que arrastraba los trenes expresos entre A Coruña y Ponferrada antes de la electrificación de la línea León-Ponferrada.

[Los art. 9 y 10 se relacionan con el 8, sobre las ayudas, créditos, etc.].

Art.11.- [Este indica la forma y los plazos para la transferencia a la Compañía del Oeste, todas las concesiones, derechos y obligaciones que de ellas se deriven, así como los materiales en almacén, acopios y en general todo activo ferroviario, relacionado con la explotación. Lo mismo que el Estado liquidará por su cuenta las cantidades que adeuden las líneas de Ávila-Salamanca y Betanzos-Ferrol, entre otras].

Art.14.- La Compañía del Oeste concertará con la del Norte y con las demás Compañías limítrofes convenios de sindicación de tráfico que contengan las estipulaciones necesarias para que las corrientes comerciales se encaucen, armonizando todo lo posible sus intereses.

Art. 17.- La Comisión nombrada para incautar las líneas de Madrid-Cáceres-Portugal y del Oeste de España, se hará cargo también, y con las mismas formalidades, de las líneas de Ávila-Salamanca y Betanzos-Ferrol, practicará la liquidación de sus créditos y débitos, y hará entrega de ellas a la Compañía del Oeste, tan pronto como ésta se encuentre constituida.

Art.18.- La Compañía del Oeste quedará incorporada al Régimen ferroviario establecido por el Real decreto-ley de 12 de julio de 1924 y le serán aplicables las disposiciones del referido Estatuto en cuanto no se opongan a lo que se determina en este Real decreto-ley.

Art.19.- El Ministro de Fomento dictará todas las disposiciones complementarias que requiera la aplicación del presente Real decreto-ley, quedando derogadas cuantas se opongan a su ejecución.

Dado en San Sebastián a nueve de Septiembre de mil novecientos veintiocho

ALFONSO

El Ministro de Fomento, Rafael Benjumea y Burín.

Por todo lo anteriormente expuesto, he pretendido dar una ligera idea de cómo inició sus andares esta preciosa línea de ferrocarril, que como quedó demostrado no fue muy rentable en su explotación, tampoco circulaban muchos trenes por la misma, tanto de viajeros como de mercancías, [en la actualidad tampoco hay mucho tránsito por ella].

El material, tanto de tracción como móvil, no circuló por la línea con grandes locomotoras, debido al trazado de la vía, al igual que por el diámetro de las curvas; pero si el material

remolcado, especialmente el de la composición del Expreso Ferrol-Madrid, con los famosos coches cama modelo 2933 de la Compañía Wagons Lits, lo mismo que los coches Restaurant, con sus cocineros, que se esmeraban en la confección de los menús, cocinados a bordo, coches Salón, Butaca, etc.

En el apartado de tracción, desde 1913, hasta bien entrado los sesenta circularon diversidad de tipo de locomotoras, que según las necesidades que se iban presentando para remolcar trenes, cada vez mas pesados, se adquirían locomotoras más potentes, como el caso de la Santa Fe. Las fotos que se acompañan dan una visión más real de las mismas, y fue en 1968, cuando dejaron de circular por el territorio Nacional las locomotoras de vapor que consumían carbón, incluidas las de Galicia; en sus mejores tiempos, el parque de locomotoras de vapor que existieron en todo el territorio nacional pasó de las 3.000 unidades. En la línea de Betanzos-Ferrol, las más utilizadas fueron las famosas “400” (140 2098) construida por St. Leonart en 1909, etc. Y para viajeros las llamadas “tanques” (242-0201 a 0204), construidas para este ferrocarril por la Maquinista, T y M. en 1917. También en la primera época circularon las célebres 040-2194 etc, construidas por Sharp Stewart, en 1881, y las 030- 2117, construida en 1861, por citar algunas. [Por las fotografías adjuntas se pueden ver locomotoras que circularon por las vías de Coruña-Monforte y Betanzos-Ferrol].

El material móvil que circuló por la línea en la primera época fueron los coches de madera de dos ejes, pasando más adelante con el paso del tiempo a los coches de madera de *bogies*, de los que en el año 1944 RENFE tenía 1.199, y tan sólo 100 metálicos, por poner algún ejemplo.

EPÍLOGO

Llegados a este punto, quedaría aun mucho por añadir sobre el período de la Guerra Civil. A partir de 1941, con la creación de RENFE, el panorama cambia poco al principio, si bien, con los nuevos aportes de material, tanto de tracción como remolcado, el tren de esta línea se va pareciendo al de la actualidad. Queda atrás aquel ferrocarril público de antaño, romántico, para convertirse en una empresa más de transportes y funcionamiento privado, que busca, por encima de todo, buenos resultados económicos.

BIBLIOGRAFÍA Y DOCUMENTACIÓN

- ERIAS MARTÍNEZ, Alfredo, 1984, «A chegada do ferrocarril a Betanzos». *Anuario Brigantino 1983*.
El Censor, semanario de Betanzos de 1883-84. Ed facsímile, 1983, Concello de Betanzos.
 Revista de la Dirección General de Obras Públicas, del año 1877 y 1880.
Gaceta de Madrid.
Memorias del ferrocarril de Betanzos-Ferrol, de los años 1915 al 1918.
 Carta del Ingeniero Jefe de la explotación por el Estado.
Ley de Policía de Ferrocarriles (1877), y *Reglamentos* (1878 y 1895).
Los tiempos del vapor en RENFE, libro de L. G. Marshall. 1987, Ediciones Aldaba.
Los ferrocarriles de España y Portugal, libro de D. Trevor Rowe. 1989, Ediciones Aldaba.
Marcha de trenes del año 1940.
 Revista *Vía Libre*.
 Revista *Líneas del tren y Ferroviarios*.