

Título:

100 años de vía estrecha en la ciudad de León: la “Estación de Matallana”

Title:

100 years of narrow gauge in the city of León: the “Matallana Station”

Autor /Author:

Javier Revilla Casado, Universidad de León.

Resumen:

En 1923 se inauguró el ferrocarril de vía estrecha entre León y Matallana de Torío, conexión con el “tren hullero” que unía La Robla y Bilbao. Con esta línea la ciudad de León tuvo su segunda estación ferroviaria, en este caso muy cercana al casco histórico, contribuyendo a dinamizar la parte Norte de la ciudad.

En esta comunicación estudiamos la “Estación de Matallana”: historia, distribución, instalaciones y características, además de observar su evolución a lo largo de su primer siglo. Hoy constituye un destacado conjunto de patrimonio ferroviario, marcado por una arquitectura ecléctica que mezcla los estilos industrial y regionalista.

Palabras clave:

Ferrocarril de vía estrecha; Estación de tren; León (España); Patrimonio industrial

Abstract:

In 1923 the narrow-gauge railway between León and Matallana de Torío was inaugurated, connecting with the “hullero train” that linked La Robla and Bilbao. With this line, the city of León had its second railway station, in this case nearby to the historic center, contributing to revitalize the northern part of the city.

This paper studies the “Matallana Station”: history, distribution, facilities and characteristics, and also observes its evolution throughout its first century. Today it constitutes a prominent set of railway heritage, characterized by an eclectic architecture that mixes industrial and regionalist styles.

Keywords:

Narrow gauge railway; Train station; León (Spain); Industrial heritage

INTRODUCCIÓN

El impulso de ferrocarriles de vía estrecha a finales del siglo XIX y primeras décadas del XX fue una de las características del desarrollo económico español de aquellos momentos (Muñoz, 2005).

Dentro de ese contexto surgió el llamado “Ferrocarril del Torío”, por aprovechar el valle de este río para conectar la ciudad de León con otro tren métrico preexistente, la línea La Robla-Balmaseda, unida también a Bilbao.

A todo el conjunto se conocerá como “el hullero” ya que su principal cometido sería desplazar el carbón leonés a las industrias vascas, aunque también con frecuencia se denomina “Ferrocarril de La Robla” por el nombre de su principal compañía explotadora.

Con esta línea la ciudad de León tuvo su segundo ferrocarril, tras la llegada en 1863 de su primera conexión por vía ancha, y vio construir una nueva estación que, a diferencia de la anterior que se ubicó alejada –incluso al otro lado del río Bernesga–, en este caso acabó instalándose muy cerca de la muralla romana.

1. ORÍGENES DE LA LÍNEA MÉTRICA LEÓN-MATALLANA

1. 1. Hija del “tren hullero” (La Robla-Balmaseda)

El ingeniero Mariano Zuaznábar propuso en 1889 un ferrocarril de ancho métrico que comunicase Bilbao con las cuencas carboníferas leonesas, ricas en hulla, abaratando de este modo el combustible que requerían las industrias vizcaínas. Tras debatir trazados y otros aspectos, el 21 de abril de 1890 se constituía la *Compañía del FC Hullero de La Robla a Valmaseda*, presidida por Cirilo María de Ustara y formada por un consejo de administración mayoritariamente vasco (Fernández & Zaita, 1987, 15-17).

El trazado final de 284 kilómetros fue replanteado de manera definitiva por el ingeniero José Manuel Oráa. La inauguración oficial del ferrocarril de vía estrecha entre La Robla (León) y Balmaseda (Vizcaya) se realizó el 11 de agosto de 1894.

Además del transporte de mercancías, fundamentalmente carbón como se ha indicado, los concesionarios de la línea no desdeñaron la utilidad del ferrocarril para el desplazamiento de viajeros. Para ello, desde los inicios se planteó prolongar o enlazar la línea con las ciudades de Bilbao y León [Fig. 01].

La unión con la capital vizcaína se resolvería pronto, ya en 1895 gracias a la *Compañía del Ferrocarril del Cadagua* y la conexión de Bilbao con Zorroza otorgada a Valentín Gorbeña (Fernández & Zaita, 1987, 34). Pero el enlace con León se retrasaría tres décadas.



[Fig. 01] En verde, ferrocarril de La Robla a Balmaseda y Bilbao.

En rojo, línea León-Matallana, con sus tres estaciones intermedias históricas (Fuente: elaboración propia)

1. 2. Sucesión de concesiones del “Ferrocarril del Torío”

En 1896 se adjudicó la construcción de un ferrocarril económico entre León y Matallana de Torío al contratista Julián Fernández Suárez quien, si lo ponía en servicio en un plazo inferior a tres años, tendría su explotación durante 99 años (Martínez Montero, 2021, 166). Antes de que caducasen, transfirió sus derechos a Juan Isla Domenech quien en 1902 constituyó la *Compañía del Ferrocarril del Torío* (en adelante: CFT).

Las obras de la línea León-Matallana se inauguraron el 11 de abril de 1903¹, pero en verano de 1904 apenas se habían construido 6 Km de los 29 totales y por su extremo Norte, ya que en la ciudad de León no estaba cerrada la ubicación de la estación término². Problemas financieros paralizaron los trabajos en los siguientes meses (Fernández & Zaita, 1987, 41-43).

El 12 de agosto de 1908 se formalizaría un contrato anual de compra de la concesión y las obras ejecutadas a favor de la entonces denominada *Compañía de los Ferrocarriles de La Robla* (en adelante: CFLR), acuerdo que ya al día siguiente trasladó su director gerente, Marcelino del Río, al Ayuntamiento de León para tratar de retomar el asunto de la cesión de terrenos en la capital leonesa³.

Confluían por primera vez los caminos del hullero de La Robla y del ferrocarril del Torío bajo el amparo directo de inversores vascos, pero no sería algo definitivo, pues la CFLR abandonaría la iniciativa al no lograr su pretendida modificación del trazado en la ciudad de León (Fernández & Zaita, 1987, 44-45). Por ello, en 1908 se formó la *Compañía de los Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de León* (en adelante: CFSEL) que asumiría la concesión de la línea entre León y Matallana de Torío y que resultaría también concesionaria del ferrocarril León-Benavente (éste finalmente no realizado)⁴.

¹ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, (24 de abril de 1903), p. 4.

² *Gaceta de los Caminos de Hierro*, (16 de junio de 1904), pp. 4-5.

³ Archivo Municipal de León (León), Caja 145.

⁴ Archivo Histórico Provincial de León (León), Caja 8314/I, carpeta 3. 06/11/1912: Instancia de la CFSEL solicitando el deslinde de terrenos para establecer la estación de ambos ferrocarriles.

Al frente de la CFSEL volvía a estar Juan Isla Doménech. La propia documentación no oculta el vínculo, pues la CFSEL utilizará hasta 1912 papel con el membrete tachado de la CFT, apareciendo sobresellada la nueva nomenclatura⁵.

En octubre de 1910 las administraciones leonesas, Ayuntamiento y Diputación, solicitaban al Ministerio de Fomento la inclusión del León-Matallana en el Plan de Ferrocarriles Secundarios con garantía de interés por el Estado, pero desde el Gobierno Civil se respondía negativamente al ser una línea ya en construcción⁶. Los problemas financieros supusieron el final de la CFSEL en 1912, fecha en la que ya se comenzaba a hablar del Figaredo-León⁷ como nueva línea de vía estrecha que remontaría el Torío hacia el Norte.



[Figs. 02, 03, 04 y 05] Sellos de las compañías concesionarias del ferrocarril León-Matallana (Fuentes: AHPL y AML)

Pero habría que esperar 6 años hasta que, caducada la concesión anterior, a finales de 1918 el Ministerio de Fomento retomase la iniciativa⁸, publicando en diciembre un concurso para el Ferrocarril Estratégico de Figaredo (Asturias) a León, que incluiría una sección desde Matallana de Torío hasta la capital leonesa⁹. La peticionaria fue la *Sociedad Anónima Industria y Ferrocarriles* (en adelante: IF), la cual resultó concesionaria en septiembre de 1920 pero sólo de la sección Matallana-León¹⁰.

IF fue una empresa instrumental (Fernández Díaz-Sarabia, 2005, 718) o filial de la CFLR (Fernández & Zaita, 1987, 49-50), como hemos podido comprobar gráficamente ya que en ocasiones IF usa papelería de CFLR simplemente añadiendo su sello¹¹. Como directores-gerente de IF conocemos a Marcelino del Río (1918), Ignacio de Rotaeché (1919) o Pablo Callam (1921).

Construirían los 28 kilómetros de camino de hierro entre León y Matallana de Torío estableciendo 3 estaciones intermedias: Matueca-Pardavé, Garrafe y San Feliz, además

⁵ Archivo Histórico Provincial de León (León), Caja 8314/I, carpeta 3.

⁶ Archivo Municipal de León (León), Caja 210.

⁷ Archivo Histórico Provincial de León (León), Caja 8293/I, carpeta 23.

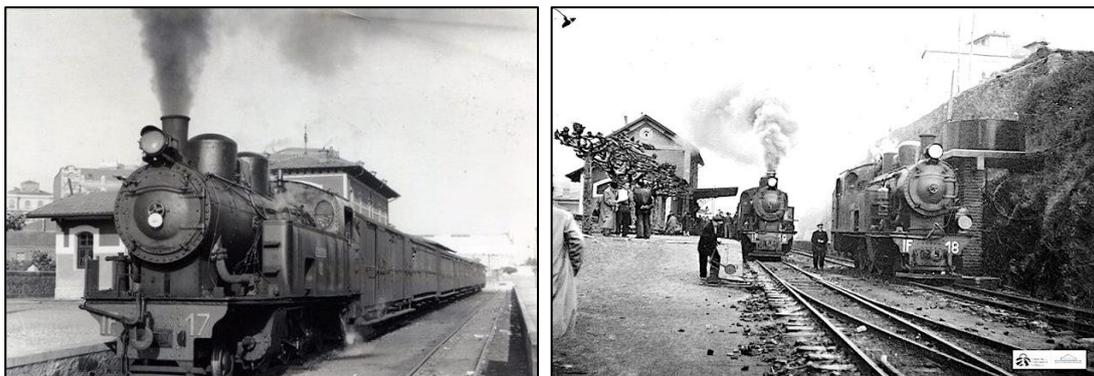
⁸ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, (8 de junio de 1918), p. 4.

⁹ *Gaceta de Madrid*, (27 de diciembre de 1918), pp. 1.119-1.120.

¹⁰ *Gaceta de Madrid*, (28 de septiembre de 1920), p. 1.184.

¹¹ Archivo Municipal de León (León), Caja 508.

de la terminal leonesa. El 24 de junio de 1922 IF publicó varios concursos para adquirir material de tracción (5 locomotoras-ténder¹²) así como distintos elementos muebles e instalaciones con los que dotar la línea¹³.



[Fig. 07] IF-17 en León, 1964 (Fuente: Archivo EuskoTren/Museo Vasco del Ferrocarril)

[Fig. 08] IF-19 e IF-20 en Balmaseda, s/f (Autor: Gustavo Reder, Fuente: AHF/MFM, RMGF-0581)

2. ¿DÓNDE UBICAR LA ESTACIÓN DE VÍA ESTRECHA DE LEÓN?

La entrada del Ferrocarril del Torío en la ciudad de León se haría, observando los planos más antiguos que conocemos¹⁴, entre las carreteras de Asturias (Adanero-Gijón) y Navatejera (León-Collanzo). Finalizaría en un punto que actualmente ocupa el IES Sánchez Albornoz en la avenida Álvaro López Núñez (entonces Paseo del Espolón o Carretera de León a Campo de Caso), donde existían un fielato, una fragua y un lavadero, no estando lejos el cementerio. Ello nos muestra la escasa urbanización de esta zona.

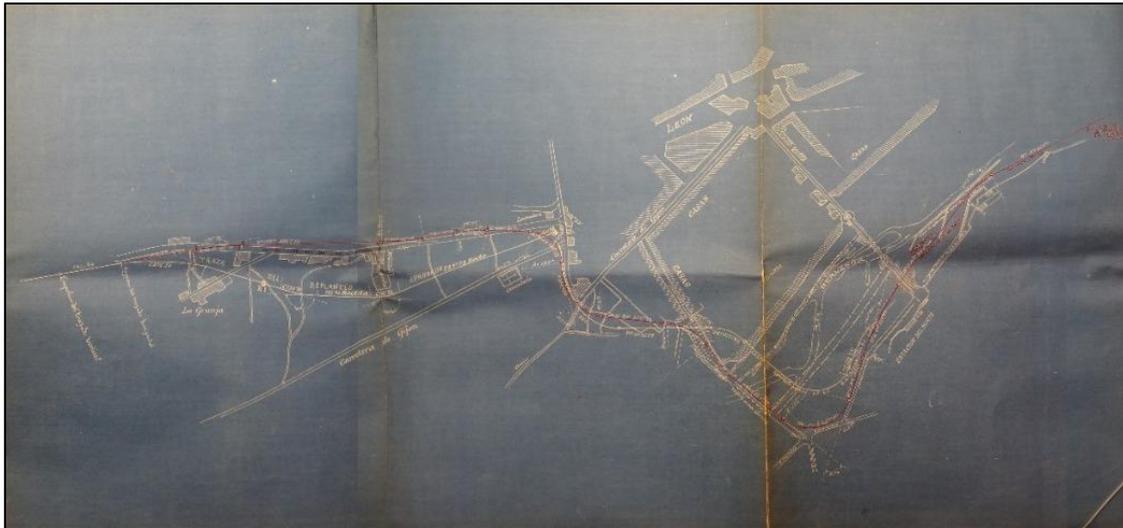
Pero no parece que hubiese idea de establecer allí la estación término del León-Matallana. Un plano de 1908 muestra un claro giro hacia el Oeste mucho antes del fielato¹⁵, pero ya al menos desde 1904 –probablemente antes– se dibujan trazados que, cruzando la carretera de Asturias (actual avenida Padre Isla), seguirían la carretera de Galicia y cruzarían el río Bernesga muy cerca del puente de San Marcos, tomando tras ello una amplia curva para dirigirse a la estación de vía ancha. Un primer dibujo acaba frente a la misma “Estación del Norte” [Fig. 09], mientras que en el replanteo de 1904 se desplaza aguas abajo del puente metálico, pudiendo continuar así hacia el Sur conectando con otras futuras líneas métricas [Fig. 10].

¹² Se compraron a la factoría *Linke-Hofmann*, situada en la Silesia polaca, siendo del tipo 131T. Fueron numeradas como IF-16 a IF-20. Sin embargo, veremos que para la inauguración aún no se utilizaron.

¹³ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, (10 de julio de 1922), pp. 11-12.

¹⁴ Archivo Municipal de León (León), Caja 145. Plano del ingeniero Francisco Díaz Doménech, 1904.

¹⁵ Archivo Municipal de León (León), Caja 210. Plano firmado por Marcelino del Río, Compañía de los Ferrocarriles de La Robla, Bilbao 13 de octubre de 1908.

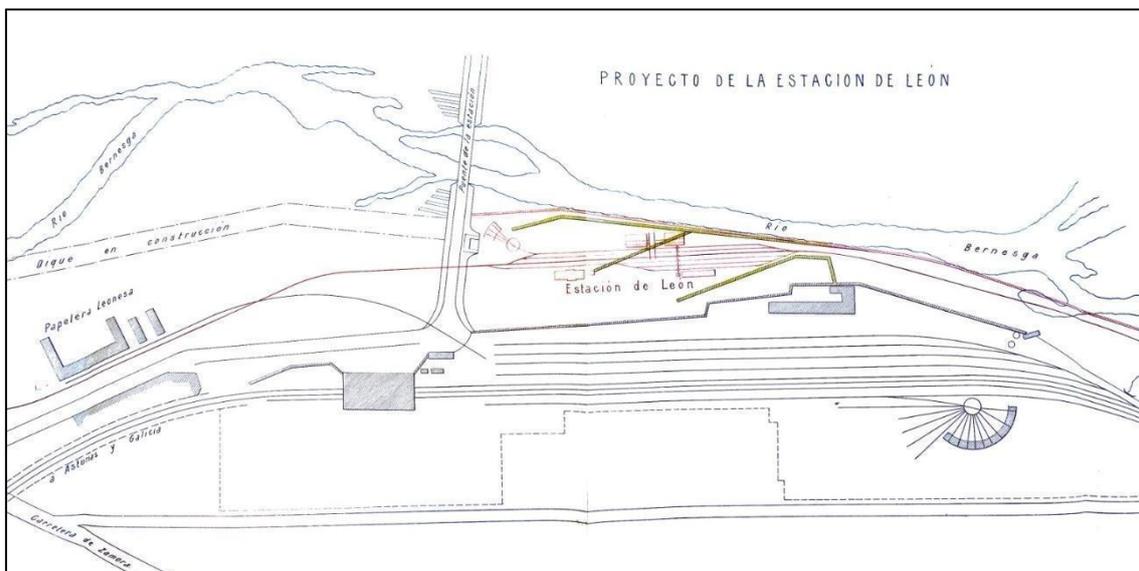


[Fig. 09] Plano del trazado del Ferrocarril del Torío por la ciudad de León, Francisco Díaz Doménech, 1904 (Fuente: AML, caja 145)

2. 1. Intento fallido de llevar la estación junto al río Bernesga

El objetivo inicial de la CFT fue que esta línea de vía estrecha tuviese su terminal leonesa junto a la estación de ancho ibérico en la margen derecha del río Bernesga. Esto permitiría, además de los transbordos con la *Compañía del Norte* (líneas Palencia-La Coruña y León-Gijón), conectar directamente con otro tren métrico proyectado entre León y Benavente, e incluso enlazar en el futuro con el Palanquinos-Rioseco o desarrollar proyectos hacia Portugal¹⁶.

Como se observa en el plano [Fig. 10], la estación leonesa para los ferrocarriles de vía estrecha entre Matallana-León y Benavente-León se pretendió ubicar en las manzanas que actualmente ocupan el Hotel Riosol, los Juzgados, los Bomberos y la Estación de Autobuses.



[Fig. 10] Detalle del plano de ubicación de la estación de vía estrecha en León, entre el río Bernesga y la Estación del Norte, s/a, s/f [c. 1904] (Fuente: AHPL, caja 8314/I)

¹⁶ Archivo Municipal de León (León), Caja 512.

Esta zona llevaba en litigio desde 1866. Años antes, para favorecer la llegada del primer ferrocarril, el Ayuntamiento de León cedió dichos terrenos de la margen derecha del río Bernesga sin detallar los mismos, pues eran entonces predios rústicos alejados del casco urbano y en buena parte inundables (Reguera, 1987, 55-96).

La zona cobró importancia con la propia ampliación de la estación ferroviaria y el desarrollo del ensanche de la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX, ya que en las inmediaciones comenzaron a instalarse industrias. El pleito lo resolvería el Tribunal Supremo en 1907, frenando las pretensiones especulativas de la *Compañía del Norte*.

Esta indefinición explica que el Ferrocarril del Torío, que había comenzado a construirse en 1903, diese inicio a sus obras por el extremo de Matallana. En principio, ni las administraciones ni la *Compañía del Norte* pusieron mayores reparos a la ubicación de la estación del ferrocarril métrico y sus instalaciones para servicios complementarios en la citada margen derecha del río Bernesga. Aguas arriba, entre los puentes de San Marcos y de la Estación ya se había iniciado el encauzamiento del río mediante un dique, mientras que aguas abajo, donde querían instalar la nueva terminal, no existían tales obras de contención salvo unas deterioradas estacadas que trataban de contener las crecidas que afectaban a la zona, pero que no evitaban la inundación en ocasiones extraordinarias [Fig. 10]. Por ello, la nueva obra se observaba beneficiosa no sólo para las comunicaciones sino para el urbanismo de la ciudad de León.

Pero en 1912 hubo un particular que interpuso una reclamación. Se trató de Graciano Diez, propietario de un cauce, salto hidráulico de 3.000 l/s y molino en ruinas allí situados: “desde las calderas de toma de agua del Ferrocarril del Norte a los Puentes de la Corredera”. Por ello, sus propiedades quedarían afectadas. El ingeniero de la jefatura provincial de Obras Públicas, Federico Jiménez del Yerro, reconoció: “Es cierto que el Molino de Don Graciano Diez está destruido en una gran parte y su cauce cegado, pero también lo es que hoy día no está caducada oficialmente la concesión”¹⁷.

Los problemas debieron resolverse, pero desconocemos los motivos por los que finalmente nunca se emplazó la estación de vía estrecha de la ciudad de León entre la margen derecha río Bernesga, la línea del Ferrocarril del Norte y la carretera llamada “de la estación del ferrocarril” (que unía las carreteras Adanero-Gijón y Villacastín-Vigo). Inicialmente pensamos que esta opción caía con la desvinculación de las compañías de Juan Isla Domenech –primero CFT y luego CFSEL– como concesionarias de la línea. Sí parece que sus gestiones fueron totalmente infructuosas. Pero también es cierto que cuando en 1912 empieza a instruirse el expediente para información pública del Ferrocarril Estratégico de Figaredo a León, del que formaría parte el tramo León-Matallana, siguió manteniendo la entrada a la ciudad de León por el Vivero de Obras Públicas (actual Parque de Quevedo, junto a San Marcos)¹⁸.

Es probable que el crecimiento de la ciudad de León complicase cada vez más ese trazado urbano. Ya de origen encontraba algunos obstáculos, como los que enumera el 8 de febrero de 1904 el ingeniero Francisco Díaz Domenech [Fig. 09], solicitando al Ayuntamiento de León estos espacios para la CFT¹⁹:

«[...] Una zona de seis metros cuadrados por cada metro lineal de traza, comprendida desde la tangente de entrada en la curva n.º 16 hasta la tangente de entrada de la curva n.º 20 y están situados a la derecha de la carretera de León a Collanzo en su kilómetro primero.

Un pequeño trozo de la huerta de Peregrinos, en la punta que termina en el camino de las Eras de Renueva, comprometiéndose la Compañía a dejar cerrada la huerta con tapia igual a la que tiene.

¹⁷ Archivo Histórico Provincial de León (León), Caja 8314/I, carpeta 3. En el proceso se aportó documentación justificativa de vigencia de la propiedad del molino, comprado al Ayuntamiento en 1813.

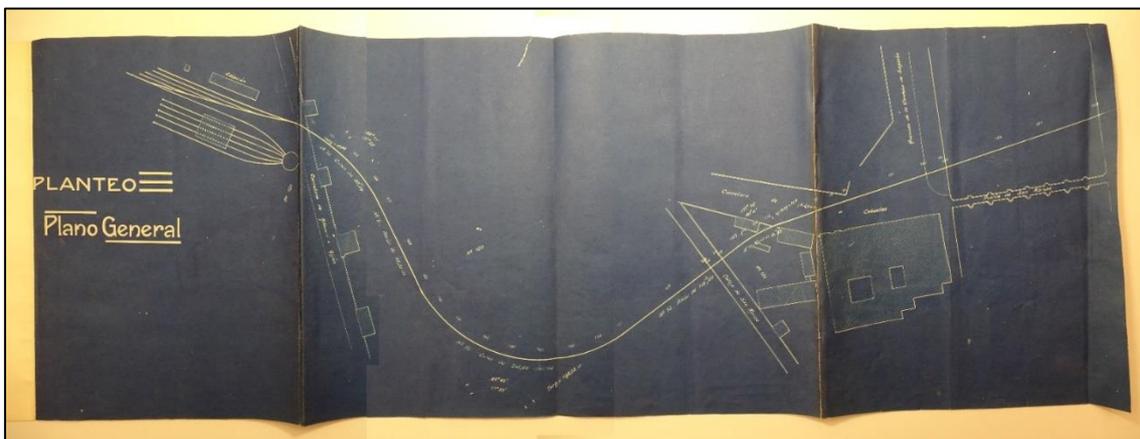
¹⁸ Archivo Histórico Provincial de León (León), Caja 8293/I, carpeta 23.

¹⁹ Archivo Municipal de León (León), Caja 145.

Un paso de ocho metros de ancho en los terrenos de la derecha de la carretera a la estación.
Todos los terrenos que posea esa Excma. Corporación en la parte izquierda de dicha carretera para emplazamiento de estación y demás accesorios. [...]»

El Ayuntamiento respondió positivamente, aunque matizando que no podían ceder la parte de la Huerta de Peregrinos por ser propiedad del “ramo de guerra” ni tampoco los terrenos junto a la estación y puente de hierro ya que para ello “debe el Ayuntamiento continuar sus gestiones cerca de la Comp(añía) del Norte para legalizar la posesión de aquellos, y una vez ultimado esto, anunciar su venta”.

Como hemos visto, la paralización de las obras y los problemas de las compañías concesionarias de Juan Isla harán que el impulso definitivo del ferrocarril León-Matallana se retrase hasta la década de 1920. Para entonces la ciudad leonesa había crecido, lo cual dificultaba aún más atravesarla con un tren. No obstante, se mantendrá la intención de llegar a conectar con la vía ancha en la Estación del Norte y, sobre todo, poder establecer allí un enlace de vía estrecha para poder conectar futuras líneas de 1 metro.



[Fig. 11] Detalle del plano de enlace hacia la Estación del Norte, s/f (Fuente: AML, caja 509)

La mayor dificultad que observamos en los planos radica en la zona del antiguo convento de San Marcos. En la Fig. 11 se observa el angosto paso entre construcciones de la “Huerta de los Peregrinos” que ya en 1904 planteaba problemas. Tampoco parece claro el modo de salvar el río Bernesga, pues precisaría de un puente aguas abajo del histórico, muy cerca²⁰, tanto que la idea de ver pasar un ferrocarril por delante de la propia fachada plateresca de San Marcos y situar un puente metálico sobre el más antiguo de la ciudad de León se nos hace duro incluso a los apasionados del patrimonio ferroviario.

¿Por qué en el Ensanche de la ciudad de León no se planteó facilitar esa conexión ferroviaria? La respuesta rápida sería que se diseñó a finales del siglo XIX cuando nadie pesaba ubicar la estación de vía estrecha donde finalmente se emplazó.

Pero lo sorprendente es que el proyecto de 1899 del Ensanche trazó uno de sus grandes viales comunicando el puente de la estación y la iglesia de Renueva. Por tanto, la entonces llamada “calle Alfonso V” –que se corresponde con las actuales calle Ramiro Valbuena y avenida de Roma– es una perfecta línea recta entre estaciones ferroviarias y en origen contaba con gran anchura, lo cual hubiese permitido incorporar un tranvía²¹.

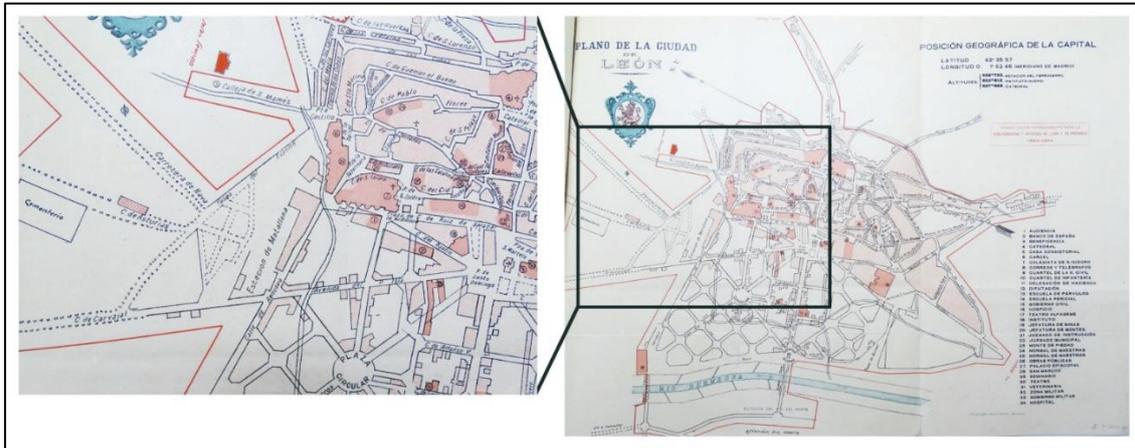
De hecho, la intermedia plaza Circular se convirtió en nexo de comunicación entre las estaciones ferroviarias (Durany, 1990, 77-79), pero tal conexión se limitó a los

²⁰ En algunos trazados aparece incluso pegado al mismo.

²¹ Pensemos que en 1903 se llegó a plantear un tranvía entre la Estación del Norte y la Catedral, con mucha mayor dificultad por la anchura de las calles a recorrer. Archivo Histórico Provincial de León (León), Caja 14.708/I, carpeta 36.

peatones y automóviles. Y eso que, a la altura de 1918 –cuando se decide la ubicación de la Estación de Matallana– o incluso de 1923 [Fig. 12], la escasa urbanización de los terrenos intermedios bien lo permitían.

Lo cierto fue que, como no llegar hasta la Estación del Norte con la línea métrica de León a Matallana significaba un incumplimiento de la concesión, en abril de 1925 se concedió a IF mediante Real Decreto un aplazamiento *sine die* de dicha obligación²².



[Fig. 12] Callejero de León en 1923; en detalle el entorno de la Estación de Matallana (Fuente: AML, caja 510)

2. 2. La ubicación final entre Renueva y Padre Isla

La llegada de IF y su reimpulso al ferrocarril León-Matallana supuso la decisión en 1918 del establecimiento de la llamada Estación de Matallana en el emplazamiento que ha llegado hasta nuestros días, “un sitio excelente para el servicio de la población” entre la calle Renueva y la avenida Padre Isla²³ [Fig. 13].

Si bien reiteramos que entonces, y durante muchos años, se siguió pensando en prolongar la vía métrica hasta la Estación del Norte, desde 1919 ya se habla de que allí sólo “se construirá una estación de empalme” mientras que²⁴:

«[...] Las principales dependencias del ferrocarril correspondientes a la estación de León, depósito, muelles y andenes, irán enclavados en el mercado de ganados, del que la Sociedad constructora ha solicitado 9.502 metros cuadrados, que el Ayuntamiento leonés ha cedido a un precio muy reducido. De dicho mercado quedarán libres todavía unos 20.000 metros, que el Municipio venderá por solares para industrias anexas [...]»

Efectivamente el Ayuntamiento de León parceló el resto de terrenos en el antiguo Mercado de Ganados, pero su destino no fue industrial sino residencial. Incluso parece que el consistorio leonés sacó un elevado beneficio económico de todo el proceso, pues a resultas de una moción presentada por un concejal –cuyo nombre no consta– se desprende que los terrenos fueron adquiridos por 40 o 50.000 pesetas y que su

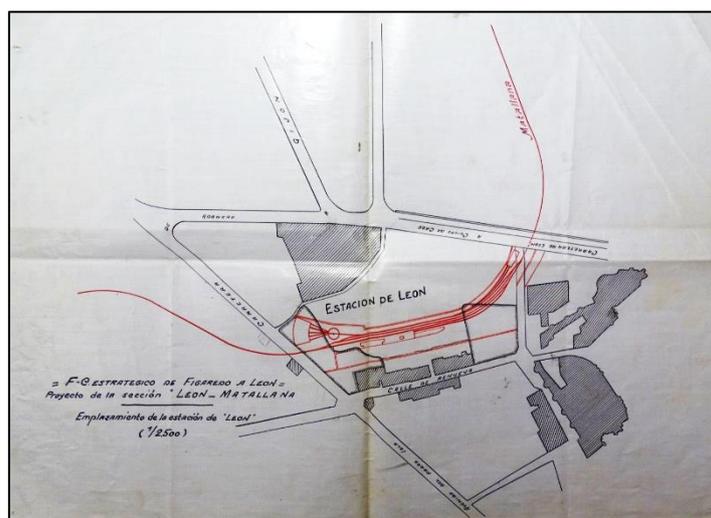
²² *Gaceta de Madrid*, (9 de abril de 1925), p. 189.

²³ Archivo Municipal de León (León), Caja 509. Comunicación de Luis del Río (director-gerente de IF) al Alcalde de León (11 de octubre de 1918): “Deseando esta Sociedad que la realización de este proyecto no sufra entorpecimientos ni demoras, que suelen ser frecuentes, por la dificultad de adquisición de terrenos, ha realizado ya la compra de algunos de los más importantes, como son los que ha de ocupar la estación de viajeros y mercancías de esa Capital”.

²⁴ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, (8 de junio de 1919), p. 4.

transferencia a la compañía ferroviaria, así como la venta de los otros solares que de allí se obtuvieron, sumaría una cantidad estimada en 170.000 pesetas²⁵.

El acuerdo de venta de los terrenos municipales a la compañía ferroviaria se hizo en 1919, tras la solicitud formal por parte de su entonces director-gerente, Ignacio de Rotaeché, el 21 de enero, remitiendo planos con la superficie requerida. La comisión de obras y arquitecto municipal informaron positivamente el 13 de febrero, fijando el precio en 6 pesetas el m² y precisando en la cesión “que dichos terrenos no puedan dedicarse a otros fines”²⁶.



[Fig. 13] Uno de los primeros planos de la Estación de Matallana, s/f (Fuente: AML, caja 509)

En mayo de 1919 IF a través de su director-gerente, entonces Pablo Callam, ratificaba las condiciones para la compra de los terrenos e incluso parecía tener urgencia en comenzar la construcción pues finalizaba: “suplicamos que, interin se formaliza dicha cesión y, para poder adelantar los trabajos, tanto en beneficio de esa Capital como de esta Empresa, se nos permita dar comienzo a las importantes obras que hemos de realizar en esos terrenos”²⁷.

Sin embargo, posteriormente hubo un parón de casi dos años, ya que no sería hasta febrero de 1921 cuando la compañía concesionaria del ferrocarril solicitase al Ayuntamiento retomar la compra de los terrenos municipales e incluso habla del deseo de “emprender los trabajos de construcción”, por lo inferimos que, o poco o nada se había hecho²⁸. Fue en este momento cuando tenemos detalle de la superficie total a ocupar por la estación: 14.820,25 m², ratificándose el precio por m² ya propuesto en 1919²⁹. Finalmente, la carta de pago se extendió el 30 de junio de 1921.

La paralización del proceso fue justificada en 1920 por la compañía por “el creciente encarecimiento de la mano de obra y de los demás elementos de construcción [lo cual] coloca en situación difícil a los concesionarios de las líneas férreas, ya que el capital admitido por el Estado, a los efectos de la garantía, suele ser menor que el que precisa invertir”³⁰. No debemos olvidar la coyuntura huelguística que se vivió en aquellos años.

²⁵ Archivo Municipal de León (León), Caja 508. Moción presentada el 4 de diciembre de 1923.

²⁶ Archivo Municipal de León (León), Caja 509.

²⁷ Ib. Comunicación de Pablo Callam (director IF) al Alcalde de León, 11 de mayo de 1919.

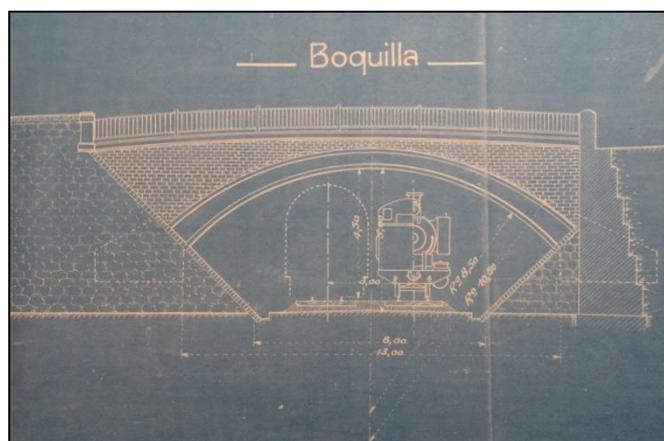
²⁸ Ib. 19 de febrero de 1921.

²⁹ Ib. Informe de la Comisión de Obras municipal, 16 de mayo de 1921.

³⁰ Ib. Comunicación de Guillermo Barandiarán (subdirector director de IF) al Ayuntamiento de León, 6 de agosto de 1920.

Además, los terrenos de la estación no sólo pertenecían al Ayuntamiento de León, sino que había otros propietarios con quienes IF estaba negociando, bien por compra, bien por permuta, como hacía con Baldomero González en noviembre de 1921. Sin embargo, con otros colindantes no llegarían a acuerdo, teniendo que llegar a expropiar como veremos más adelante.

La mayor dificultad del emplazamiento de la estación fue su acceso ferroviario. Para el mismo se proyectó un paso inferior o “túnel” bajo el Paseo del Espolón. Al mismo se llegaba por una trinchera, dada la cota inferior del punto donde alcanzar la terminal, el antiguo Mercado de Ganados. Obligó a modificar el final de la calle Abadía (actual Ramón y Cajal). En 1922 ya se estaban realizando las obras del paso, proyectado por el ingeniero Luis del Río [Fig. 14], cuando tanto desde el Ayuntamiento como desde la jefatura provincial de Obras Públicas se hicieron una serie de apreciaciones, especialmente en relación al acueducto subterráneo que por allí discurría y la definición de los pretilos y aceras³¹. El Paseo del Espolón se había alineado en 1905 y su conducción de aguas era vital para el abastecimiento de las fuentes de la ciudad (Martínez Montero, 2021, 107-108).



[Fig. 14] Alzado del “túnel” o paso inferior bajo el Paseo del Espolón en la entrada de la Estación de Matallana, Luis del Río, 22-03-1922 (Fuente: AML, caja 509)

3. CARACTERÍSTICAS DE LA ESTACIÓN DE MATALLANA (LEÓN)

A continuación vamos a describir la estación de vía estrecha de León que, como acabamos de ver, terminó ocupando un espacio inicialmente no elegido y con un cierto carácter de enlace hasta desarrollar una futura terminal al otro lado del río Bernesga, opción que finalmente nunca llegó y que convirtió a la “Estación de Matallana” en la protagonista del ancho métrico en la ciudad de León.

3. 1. Encaje urbano

El espacio donde se emplaza la “Estación de Matallana” se sitúa en una auténtica encrucijada histórica. Aunque vamos a mencionar varias denominaciones sobre esta zona, previas a la instalación ferroviaria, el nombre más preciso sería el de “Arrabal de Renueva” (Álvarez, 1992, 75) lo cual denota su configuración como barrio extramuros.

Su desarrollo se produce desde el siglo XII, cuando se abrió en la muralla la llamada “Puerta de Renueva” (Álvarez, 1992, 58) y se creó un vial directo, la *rúa nueva*, entre San Isidoro (intramuros) y San Marcos (alejado del recinto amurallado, junto al puente sobre

³¹ Archivo Municipal de León (León), Caja 509.

el río Bernesga). Ni más ni menos, esa modificación en la muralla supuso cambiar el trayecto del Camino de Santiago.

Gracias a la Presa de San Isidro y otros cauces, las fincas del Arrabal de Renueva en esta zona se dedicaban a huertas y prados. Así, en paralelo a San Isidoro, extramuros tenemos la “Huerta del Rey” y, más arriba, los “Prados de Renueva” o el “Prado de los Toros”. Hacia el oeste, los terrenos serán más secos y planos, ideales para trillar: las “Eras de Renueva”.

En el siglo XV la actual calle Renueva se denominaba “Strata Sancti Jacobi e Salvatori” (Álvarez, 1992, 56-57) y en ella se ubicó la iglesia de San Juan de Renueva que, como veremos, se mantendría hasta mediados del siglo XX y por tanto compartió tres décadas en paralelo a la estación ferroviaria.

Llegados a la Edad Contemporánea, la “Calle de Renueva” aparece nominada así en el *Plano de la ciudad de León* de 1862 realizado por Joaquín Pérez de Rozas. La ubicación junto a ella de la estación favorecería su desarrollo urbanístico pues, por ejemplo, allí se proyectaron en 1919 las primeras “casas baratas” de la ciudad de León (en parcela del Monte de Piedad).

Al Norte del espacio que ocupará la estación, encontramos en otros callejeros una “Fábrica de Madera” (1889, plano de Ruiz de Salazar) y el “Barrio del Canario” (1904). En un *Plano de León y su ensanche*, sin fecha (¿c. 1920?), figura como “Mercado de Ganados” el solar donde finalmente se instalará la estación.

Tras construirse la estación, en 1923 se denominaba “Prado de los Toros” a la zona Norte “donde estuvo el mercado de ganado”, terrenos que entonces se estaban alineando con 5 calles y 1 plazuela³². Por allí se abrió una nueva calle, comunicando Padre Isla con el Paseo del Espolón, que acabaría recibiendo el nombre de Federico Echevarría, industrial vizcaíno fallecido en 1932 y vinculado al ferrocarril de La Robla. Casi en paralelo, haciendo límite con la parcela de la estación, se abrió la “calle Bilbao”, un guiño al destino último que desde esta línea de vía estrecha se podía alcanzar [Fig. 12].

3. 2. Autoría: ingenieros y contratistas

Vistos todos los avatares que llevaron a situar la Estación de Matallana donde se encuentra, es momento ahora de dedicar unos párrafos a quienes se encargaron de su diseño y de su construcción.

Con el rescate vasco de la línea León-Matallana, entraron en escena los ingenieros vinculados a la *Compañía de los Ferrocarriles de La Robla* (CFLR) y a la *Sociedad Anónima Industria y Ferrocarriles* (IF).

Por experiencia, los ingenieros **Marcelino del Río Larrinaga** y **Guillermo Barandiarán Ruiz** fueron quienes de inicio tomaron las riendas y no sólo en el plano técnico, pues ambos estuvieron en puestos de mando empresarial: el primero fue director-gerente de IF en 1918 y el segundo ejerció como subdirector de IF en 1920 y 1921.

Guillermo Barandiarán estampó su firma en febrero de 1922 sobre los planos de distribución de la estación leonesa³³, primitivo [Fig. 15] y modificado [Fig. 16]. Por ello, consideramos que él fue quien tuvo la decisión central a la hora de ordenar los espacios, calcular curvas y disposición de vías, ubicar los edificios, etc, en la Estación de Matallana, principal innovación bajo responsabilidad de IF ya que el resto del trazado ya había sido diseñado previamente e incluso comenzado a construirse antes de su llegada.

Al inaugurar la línea, Guillermo Barandiarán Ruiz había cumplido los 35 años. Era joven, pero todavía debía serlo más el otro ingeniero autor de la estación: **Luis del Río**

³² Archivo Municipal de León (León), Caja 508.

³³ Archivo Municipal de León (León), Caja 509.

Soler de Cornellá. Aunque no hemos podido concretar su edad, podemos citar que el periodista Carmelo Hernández, alias *Lamparilla*, le describe en abril de 1923 como “muchacho amable y sencillo, casi barbilampión”³⁴. Sabemos también que era hijo de varias veces mencionado Marcelino del Río, ingeniero militar, empresario minero y director de la CFLR en 1915 y de IF en 1918.

Luis del Río figura en IF como ingeniero adjunto, seguramente por juventud. Pronto firma en solitario los planos del túnel o paso bajo el Paseo del Espolón (1922) [Fig. 14], punto de entrada a la estación leonesa y delicado en cuanto a su complejidad. Pero su principal impronta quedó manifiesta en las construcciones de las estaciones, sobre todo en los edificios de viajeros.

Tras su experiencia en León, como ingeniero de caminos Luis del Río se vinculará a la administración. En 1937 figura como Jefe de Obras Públicas de Álava y Vizcaya, aunque mantendrá su participación en proyectos privados. También tendrá actividad política, siendo en 1937 primer teniente alcalde del Ayuntamiento de Bilbao (Agirreazkuenaga & Urquijo, 2008, 219).

Conocemos a los contratistas que materializaron el ferrocarril León-Matallana. Quien debió asumir el grueso de las obras de esta infraestructura fue **Miguel Canseco**, cuyo nombre completo fue Miguel Díez Gutiérrez Canseco. Con estudios de Derecho en Bilbao, fue el principal hombre de negocios del León de la época: empresario de minas, electricidad y otros sectores, partícipe también en la vida social como primer presidente de la *Sociedad Cultural y Deportiva Leonesa* justamente fundada en 1923.

Como político, Miguel Canseco fue diputado provincial varios años, alcanzando la presidencia de la Diputación de León en 1924-1925. Precisamente lograría su mayor poder político durante la Dictadura de Primo de Rivera, alcanzando notoriedad dentro del partido único, la Unión Patriótica (Carantoña & Puente, 1995-I, 657-670).

En relación con el ferrocarril que nos ocupa, a Miguel Canseco le cita *Lamparilla* en su viaje previo a las obras, sin entrar en detalle³⁵. Será en la inauguración del 30 de mayo de 1923 cuando las crónicas le citen como contratista de las obras³⁶. Incluso se le entrevista ese día en la portada del *Diario de León*, donde declara “Me fue adjudicada la contrata y di comienzo a los trabajos el 15 de mayo de 1921”³⁷. Sabemos que incluso tomó la palabra durante los brindis del banquete celebrado en el Hotel Inglés a la vuelta del viaje inaugural, siendo ovacionado³⁸.

Por la prensa –no hemos podido consultar documentación primaria en este aspecto– tenemos referencia de otro contratista, **Francisco Cortabarría**: “Al lado de ellas (las estaciones) ya se van construyendo nuevas casas. En el piso superior de los edificios, muy ventilados, muy hermosos, construidos por otro vasco, el diligente contratista D. Francisco Cortabarría, familias de empleados ocupan las cuatro enormes alcobas, la espaciosa cocina, etc, de que se componen”³⁹. Aunque la cita es un tanto dudosa, nos parece entender que Cortabarría se ocuparía de los edificios de viajeros y viviendas para el personal ferroviario.

Sabemos de él que a comienzos de 1924 constituiría en Bilbao la “Sociedad Cortabarría y Azcárate” dedicada precisamente a construcciones, asociado con Agustín

³⁴ *Diario de León*, (7 de abril de 1923), p. 1.

³⁵ *Ib.*

³⁶ *Diario de León*, (30 de mayo de 1923), p. 2.

³⁷ *Ib.*, p. 1.

³⁸ *Diario de León*, (1 de junio de 1923), p. 2.

³⁹ *Diario de León*, (7 de abril de 1923), p. 1.

Azcárate⁴⁰. En 1930 dicha empresa vuelve a aparecer en otra obra pública leonesa, en este caso para realizar el cuarto edificio para alojamiento de tropas en la Base Aérea de León⁴¹.

3. 3. Edificios y servicios: distribución y descripción

Para el tráfico de viajeros y mercancías, la Estación de Matallana fue replanteada durante el año 1922⁴². Su edificio de viajeros, que describiremos en el siguiente punto, se mantuvo en la ubicación inicial y que tiene, casi en paralelo a la iglesia de San Juan de Renuera y perpendicular (realmente a 120°) a la avenida Padre Isla (carretera Adanero-Gijón hasta 1912).

Tanto en el plano primitivo [Fig. 15] como en el definitivo [Fig. 16], en línea con el edificio de viajeros y hacia el Este se situaron los retretes y los muelles de mercancías, con grúa anexa. En la esquina Sureste de la parcela, el plano definitivo ubica una báscula; al fondo, ya junto a la calle Abadía (actual Ramón y Cajal) debieron construirse los “dormitorios” que señala una fotografía de la estación publicada el día de la inauguración en el *Diario de León*; quizás sea ese edificio el que en una reciente intervención arqueológica se ha definido como “chalé de los guardeses”⁴³; el **edificio de dormitorios**, que no figura en los planos de originales de IF, fue derribado hace 10 años.

El pequeño edificio para **retretes** (5 x 7 m en planta) muestra dos vanos en cada fachada –una puerta y una ventana–, excepto en la que da hacia las vías que no tiene puertas sino un amplio ventanal con parteluz y dintel curvo. Tiene cubierta a dos aguas, con amplios aleros volados reforzados con tornapuntas en las fachadas largas. La cumbrera se sitúa perpendicular al andén, al contrario que el resto de edificios. Sus tejas planas originales han sido sustituidas por placas de hormigón.

Los **muelles de mercancías** (44 x 8 m en planta) se disponen de forma paralela a las vías y se proyectaron con una parte cubierta y otra descubierta, que en la práctica podemos denominar cerrada y abierta. Su cubierta actual es de chapa, aunque originalmente fue de teja plana.

El muelle cerrado, al Oeste, tiene muros de fábrica de ladrillo y muestra un diferente acabado exterior, con una parte superior de ladrillo sin enfoscar o pintada de rojo oscuro y una inferior más clara y enfoscada, al igual que sucede en los retretes y en sintonía con el resto de edificios. Abre puerta de dos hojas hacia el andén y portones por los laterales para facilitar la carga y descarga de las mercancías, cobijados por los amplios aleros que vuelan hacia las fachadas largas apoyados en tornapuntas.

El muelle abierto debió techarse desde el inicio, con igual sistema de cubierta, aunque la estructura aquí apoya sobre columnas perimetrales, cerrándose con madera sólo la mitad alta de los muros. Se sitúa al Oeste y a continuación tenía la grúa⁴⁴.

En la curva que emboca al túnel bajo el paseo del Espolón, antes del mismo, los planos de 1919 y 1922 sitúan un **cocherón**, al que debían entrar dos vías. Pero no hemos localizado ninguna fotografía de este edificio, ni siquiera aparece indicado en la que publica el *Diario de León* el día de la inauguración, que indica todos los demás edificios de la estación. Tampoco lo localizamos en imágenes aéreas, por lo que es muy probable

⁴⁰ *Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros*, (10 de mayo de 1924), p. 19.

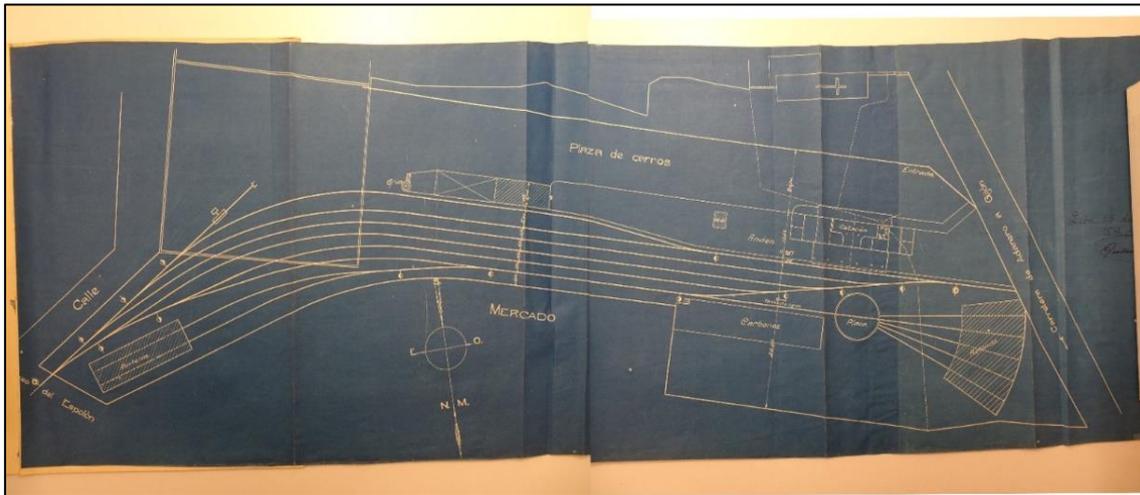
⁴¹ *Boletín Oficial de la Provincia de León*, (17 de septiembre de 1930), p. 5.

⁴² Archivo Municipal de León (León), Caja 509. Acta de replanteo, 11 de abril de 1922.

⁴³ *La Nueva Crónica*, (31 de agosto de 2022), p. 12.

⁴⁴ Actualmente la grúa se ha reubicado junto a la avenida Padre Isla, en el centro de una fuente. Muestra una placa que indica su carga máxima, 5 toneladas, y fabricante: *Sociedad Española de Construcciones Metálicas*, talleres de Zorroza (Bilbao).

que no se construyera. El fuerte desnivel que ofrece el terreno en esa zona debió impedirlo.



[Fig. 15] Plano del proyecto primitivo de la Estación de Matallana, c. 1919 (Fuente: AML, caja 509) [aunque está firmado por Guillermo Barandiarán el 28-02-1922 se corresponde con otro enviado en 1919]

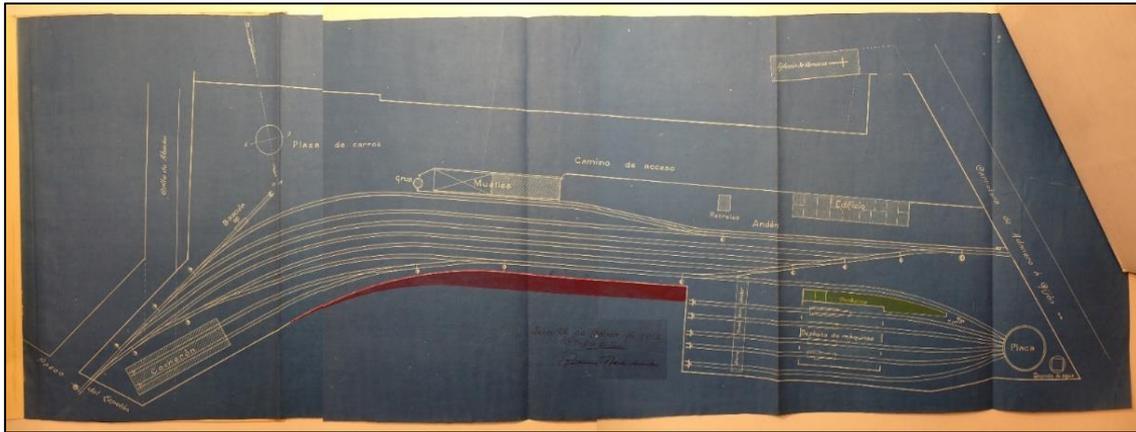
Además de esas modificaciones, el cambio trascendental en la distribución de la estación fue la situación de la placa giratoria, inicialmente casi enfrentada al edificio de viajeros, dando paso a una **rotonda** con 5 carriles en el límite Oeste, lo cual permitía crear un amplio **depósito de carbones** en la parte Norte, tras la **aguada** [Fig. 15].

La disposición definitiva prescindió de la rotonda, llevando a la esquina Noroeste de la parcela la **placa giratoria** y añadiéndose allí un **depósito de agua**. La primera se conserva, no así el depósito de agua, obra integral de hormigón armado que dio problemas de conservación y fue derribado en la década de 1980⁴⁵.

De la placa salían 6 vías hacia un nuevo edificio, el **depósito de máquinas**, alineado con el edificio de viajeros, con un almacén de carbones mucho menor⁴⁶ entre ambos, desplazando la toma de agua para las locomotoras hacia el Oeste. Las 4 vías que entraban al depósito de máquinas, más una quinta, sobrepasaban el edificio hacia el Este, para ubicar sobre ellas un **carro transbordador** [Fig. 16], pero esto sólo lo hemos visto en el diseño, ya que por fotografías históricas no parece haberse desarrollado.

⁴⁵ El Ayuntamiento instó a FEVE su eliminación en 1979. *La Hora Leonesa*, (3 de octubre de 1979), p. 8.

⁴⁶ La rectificación se produjo por estos motivos: “[...] considerando los inconvenientes que tiene dicho emplazamiento y atentos a satisfacer las necesidades de comodidad, limpieza y buen gusto que requiere una capital de esta importancia, estimamos indispensable cambiar el emplazamiento del depósito de carbón, llevándolo a sitio más retirado y protegido de los vientos”. Ello requirió comprar al Ayuntamiento otros 500 m² de terreno (finalmente fueron 486,57 m² y se vendieron al mismo precio de 6 ptas/m²). Archivo Municipal de León (León), Caja 509. *Diario de León*, (4 de marzo de 1922), p. 3.



[Fig. 16] Plano del proyecto definitivo de la Estación de Matallana, Guillermo Barandiarán, 28 de febrero de 1922 (Fuente: AML, caja 509)

El **depósito de máquinas** (30 x 20 m en planta), también llamado *taller*, muestra una cubierta pegada, es decir, dos estructuras a dos aguas, adosadas. Se cubría con teja plana o marsellesa (no conserva la original) y tiene partes realzadas para la salida de humos. La fachada corta hacia el Oeste muestra 4 amplios vanos con arcos escarzanos para permitir la entrada de las locomotoras, sin puertas. Exteriormente, aunque el depósito es más funcional o menos ornamentado que el resto de edificaciones del conjunto, mantenía un acabado similar: la parte bajo los aleros mostraba los ladrillos vistos, aunque también la estructura de hormigón, además resaltada, mientras que las otras dos terceras partes inferiores tenían un enfoscado más claro y un zócalo casi blanco. En las fachadas cortas, en la parte de ladrillo y bajo los frontones ciegos se abren amplios ventanales rectangulares para iluminar el interior. Indicaremos más adelante que este edificio fue cedido por FEVE al Ayuntamiento de León y reconvertido en 2010 en el “Centro de Creación Joven Espacio Vías”.

3. 4. El ecléctico Edificio de Viajeros: industrial y regionalista

Nos resta describir la construcción más destacada de la Estación de Matallana, el Edificio de Viajeros, que, aunque así denominado, lógicamente ya en proyecto tenía muchas más funciones: dos viviendas en el piso superior y oficinas, archivo, sala de espera e incluso cantina en la planta baja.



[Figs. 17 y 18] Fotografías de la Estación de Matallana en su fase final de obras, s/a, 1923 (Fuente: AHPL, fondo Imprenta Casado)

Comencemos destacando el buen estado de conservación que presenta el edificio a pesar de haber cumplido 100 años. No nos referimos sólo al aspecto estructural, sino que muestra la disposición y decoración originales en gran medida. Esto sorprendía ya en

1975, hace medio siglo, cuando el periodista J. L. Aguado entrevistó en *Diario de León* al jefe de la estación, Fernando Tagarro Román, destacando el primero que “conserva la estructura de los comienzos de siglo” a lo que el ferroviario respondía que “aunque parece que resulta algo antiestético en algunos aspectos, como la altura de los techos... etc, las oficinas resultan muy cómodas para el servicio” remarcando también la solidez de las construcciones. El reportaje indicaba también que entonces se mantenían en uso los compostores, los faroles de aceite, las estufas de carbón en las viviendas de la planta superior o “el reloj de pesas de la estación, que lleva funcionando cincuenta años sin una sola avería”⁴⁷.

No deben pasar desapercibidas las singulares farolas de la Estación de Matallana. Han sido sustituidas las farolas de pie de los andenes, pero se conservan las farolas de fachada cuyo cuidado diseño y elaboración de sus pescantes –no conservan los focos colgantes originales, globulares bajo pantalla–, las convierte en una valiosa muestra de artes aplicadas de influencia modernista en la ciudad de León [Fig. 22].

El edificio de viajeros exteriormente tiene una disposición rectangular (42 x 8 m en planta), alargada en paralelo al andén. Las entradas, a Sur (plaza de Renueva) y Norte (andén y vías) se disponen en el centro y desde allí el edificio se desarrolla simétricamente hacia los laterales. En cada una de las fachadas largas, abre hasta 8 vanos en la planta inferior además del acceso y 6 ventanas en la superior. Todos los vanos muestran arcos rebajados. Las dos ventanas centrales de cada fachada superior están adosadas, compartiendo una jamba. En los lados cortos también se abren vanos, puertas en la planta baja y en la planta superior una especie de ventanas termales pero con cuatro vanos. Una cenefa lisa une y enmarca parcialmente todos los huecos [Figs. 17 y 18].

Podemos diferenciar un volumen central, de dos plantas, con dos edificios adosados por los laterales Oeste (archivo, oficinas del inspector y otros, sala de espera y caja de escalera) y Este (sala de equipajes, cantina e inspección). Interiormente, en planta baja el vestíbulo de entrada central daba paso a las oficinas del jefe de estación y del factor, siempre siguiendo la planta original diseñada por el ingeniero Luis del Río.

Como situó la escalera en la esquina Suroeste del volumen alto, las viviendas de la planta superior se dispusieron de forma alargada, separadas por un largo pasillo central, de modo que la mayor miraba hacia el Norte o interior de la estación y la otra con un dormitorio menos daba al Sur; en ambos casos, las cocinas y baños se situaban en el extremo Este, lo que confirma la ubicación de las chimeneas originales, presentes también en otras partes de las cubiertas para evacuar los humos de las estufas de carbón [Fig. 18].

La cubierta del volumen de dos pisos es a cuatro aguas, mientras que se reduce a tres aguas en los anejos de una planta. Los aleros son de madera y presentan largos canecillos labrados. La teja es plana, llamada industrial o marsellesa, conservándose la original en la cubierta más alta. Allí, en los vértices, se colocaron dos vistosos pararrayos de hierro forjado, casi a modo de cresterías [Fig. 19].

Estéticamente el edificio de viajeros de la Estación de Matallana muestra un cuidado acabado y detalles ornamentales que no encontramos en otras construcciones de la línea. Fue sin duda la obra estrella, incorporando “la poética de estar construyendo un edificio simbólico y singular” (Martínez Corral, 2018, 93).

Los muros estaban enfoscados, salvo en la parte alta que mantenían vista su fábrica de ladrillo, o pintada de rojo. El revoco, de cemento con textura, ya se observa en las fotos de remate de obra e inauguración, incluso podemos apreciarlo con detalle en una filmación de 1928.

⁴⁷ *Diario de León*, (10 de julio de 1975), pp. 12-13.

Respecto a los planos originales se hicieron modificaciones, especialmente en la fachada que da hacia la calle (Sur). Allí, ya en proyecto se indicaba una escalinata de acceso, pero ésta se amplió y cobijó en un pórtico de cuidada estructura de madera y tejado [Fig. 17]. Flanqueando la puerta de entrada, las dos ventanas que quedaron bajo este techado cambiaron su forma respecto al resto, adquiriendo la anchura de la puerta y reduciendo su altura. La escalera, triple, contó con pasamanos de piedra –finalizados en pilares rematados con bolas–, siendo además soporte de las cuatro columnas de madera que soportan el tejadillo, con zapatas y canecillos decorados mediante talla [Fig. 17].

Los paneles de azulejos son quizá lo más llamativo de la decoración del edificio de viajeros de la Estación de Matallana. En las dos fachadas cortas funcionan a modo de carteles indicativos de la localidad de llegada, mostrando con grandes letras “LEON” en negro sobre fondo amarillo, con “orla de enmarque compuesta por tallos de acantos de corte clásico” (Serrano, 1993, 31). También con azulejos se colocaron en la fachada Sur los escudos de las provincias de Vizcaya y León [Figs. 20 y 21].

Todos estos acabados, especialmente de la fachada Sur con la escalinata, el pórtico de madera y los escudos, otorgan un aspecto diferencial al edificio de viajeros de la Estación de Matallana. Además, fueron añadidos que no aparecen en el alzado original dibujado por Luis del Río, por lo que adquieren una intencionalidad. Su estética tiene un claro influjo regionalista, aspecto que no se escapó al periodista *Lamparilla* quien describió la estación de San Feliz de Torío como “caseta de estilo vasco”⁴⁸ o a la de León como “simpática estación vasca”⁴⁹. Pero el Edificio de Viajeros de la Estación de Matallana no se puede catalogar dentro de una arquitectura regionalista pura, como podrían ser las estaciones neovascas que realizaron los arquitectos Manuel María Smith Ybarra o Ramón Cortázar (Llano, 2019). Aquí debemos hablar de elementos regionalistas de inspiración montañesa (aleros, portaladas, escudos, pináculos...).

Serrano no incluye directamente a este edificio entre los leoneses de arquitectura regionalista, pero sí entre los de “pervivencia de modelos tradicionales” o populares y concreta que “al tratarse de una línea de ferrocarril que discurre principalmente por el norte de la provincia, hay un interés por que los edificios de viajeros de la misma posean un carácter homogéneo de arquitectura de montaña” (Serrano, 1993, 14).

Este carácter regionalista que se despliega hacia la ciudad contrasta con el aspecto más industrial que el edificio de viajeros muestra hacia el interior de la Estación de Matallana. Allí no hay pórtico de madera sino una marquesina de hierro y cristal, pequeña pero interesante. Sus columnas rematan en simulados capiteles, sustentando una viguería roblonada. Bajo ella el reloj, símbolo de la puntualidad de la era industrial. De frente, al otro lado de las vías, el depósito de máquinas ya indicamos que se caracterizaba por un estilo mucho más funcional.

Todo lo anteriormente dicho cumple lo que por entonces publicaba un conocido tratado de ferrocarriles sobre los edificios de viajeros: “si antiguamente se empleaba una sencilla decoración para las fachadas e interiores, hoy en día se atiende ya a la esbeltez del conjunto, en relación con las construcciones de la comarca, estableciendo cierto lujo en las dependencias, preocupándose de que el edificio cause una agradable sensación al viajero, haciéndole recordar el carácter de la región, sus costumbres y su historia” (Rahola, 1918, 19).

⁴⁸ *Diario de León*, (7 de abril de 1923), p. 1.

⁴⁹ *Diario de León*, (30 de mayo de 1923), p. 1.



[Figs. 19, 20, 21 y 22] Detalles estéticos del edificio de viajeros (Autor: Javier Revilla)

4. EVOLUCIÓN DE LA ESTACIÓN EN SU PRIMER SIGLO (1923-2023)

4. 1. Inauguración

La compañía concesionaria debió anunciar que la inauguración se produciría a mediados del mes de abril de 1923. Incluso invitó a periodistas para que hiciesen reportajes previos a la finalización de las obras, como prueba el reportaje que publicó *Lamparilla*⁵⁰.

Las huelgas tuvieron mucho que ver en el retraso, aunque la prensa conservadora daba otras versiones: “A causa de las lluvias de estos días, que han impedido ultimar detalles en algunos trozos no consolidados, y debido, además, a que por la época de elecciones no podrán asistir algunas personalidades, se ha aplazado hasta la primera quincena del próximo mes de mayo la inauguración del ferrocarril Matallana-León, que une directamente a Bilbao con León”⁵¹. Tampoco se cumplió esa fecha.

Lo cierto es que la línea León-Matallana no se inauguró hasta el miércoles 30 de mayo de 1923. Quizá por los retrasos, no se observa un gran entusiasmo en la relación de autoridades presentes. Se ausentó el Rey –que solía acudir a estos actos en tiempos no tan lejanos–. Tampoco hubo miembros del Gobierno del Estado. Acudieron autoridades locales, civiles, religiosas y militares, así como el consejo de administración de IF, sus principales técnicos y algunos otros invitados entre los cuales no faltaron periodistas [Fig. 24].

La estación y las locomotoras⁵² se engalanaron para la ocasión [Fig. 23]. A las 10:00 horas el Obispo de León, José Álvarez Miranda, fue quien se encargó de bendecir el primer tren, al tiempo que repicaban las campanas de la inmediata iglesia de San Juan de Renueva. El convoy con los invitados partió hacia Matallana de Torío, parando en todas las estaciones donde los vecinos de los pueblos se habían aglomerado. Desde uno de los furgones se iban lanzando cohetes voladores durante el recorrido. Tras un *lunch* en Matallana mientras se realizaban las maniobras para cambiar de máquina, se regresó a León, llegando a las 13:25 horas. Acto seguido los invitados disfrutaron de un banquete en el Hotel Inglés⁵³.

⁵⁰ *Diario de León*, (7 de abril de 1923), p. 1.

⁵¹ *Diario de León*, (24 de abril de 1923), p. 2.

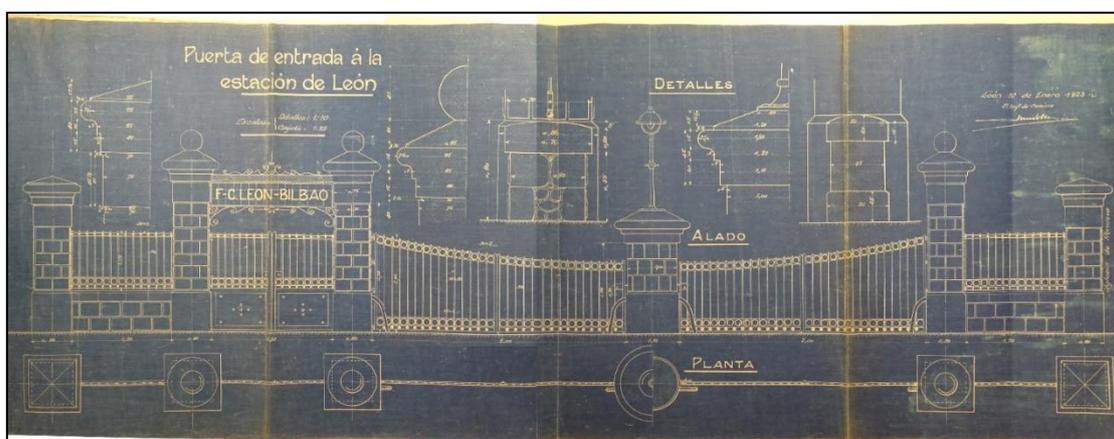
⁵² En plural porque, aunque según la noticia del *Diario de León* se utilizó para el primer viaje la locomotora n.º 3 de la CFLR, en las únicas fotos que conocemos de aquel día (realizadas por Winocio) aparece la n.º 4, adornada, aunque sin furgones.

⁵³ *Diario de León*, (30 de mayo de 1923), pp. 1-2. *ABC*, Madrid, (31 de mayo de 1923), pp. 18-19. *La Voz*, Madrid, (31 de mayo de 1923), p. 1. *Diario de León*, (1 de junio de 1923), p. 2.



[Figs. 23 y 24] Inauguración de la Estación de Matallana, Winocio, 1923 (Fuente: AHPL, fondo Imprenta Casado)

4. 2. Cambios en el contexto urbano



[Fig. 25] Proyecto de entrada a la Estación de Matallana, Luis del Río, 10 de enero de 1923 (Fuente: AML, caja 508)

Proyecto de acceso a la estación. Inaugurada la terminal leonesa, no estaban resueltos ciertos límites con propiedades colindantes, lo cual no iba a permitir crear una entrada digna al edificio de viajeros o a las instalaciones ferroviarias.

Este acceso se planteaba por la parte Sur, hacia la calle Renueva y avenida Padre Isla. Allí se situaba la iglesia de San Juan de Renueva, cuyo futuro describiremos unos párrafos más adelante, pero por ahora nos quedamos en que el templo no llenaba la parcela sino que había una parte del terreno sin construir. IF, la compañía explotadora del ferrocarril, y la parroquia, negociarían la cesión de dicho solar con objeto de establecer un cerramiento de la estación y embellecer el espacio, solicitando al Ayuntamiento la pavimentación de la superficie que quedase al exterior.

Tomás Gala, el párroco de San Marcelo (al que estaba adscrito el templo católico en la década de 1920), estaba dispuesto a la cesión, pero parece que quienes no firmaron fueron sus superiores, reconociendo en octubre de 1926 sus “fracasadas gestiones” en ese asunto⁵⁴.

Además, delante del edificio de viajeros de la estación había otro solar particular [Fig. 17], propiedad de Francisco M. Alonso, con el que IF no logró un acuerdo amistoso para la compra, procediendo a su expropiación el 31 de mayo de 1925. Curiosamente, por no tener dicho prado en las debidas condiciones, el Ayuntamiento multó con 10 pesetas

⁵⁴ Archivo Municipal de León (León), Caja 508.

a la IF en septiembre de 1925. Parece que con ello se buscaba que la compañía ferroviaria impulsase las obras “para mejorar el servicio público de acceso a la estación y las condiciones estéticas de aquel lugar” en palabras del propio director de IF, Pablo Callam.

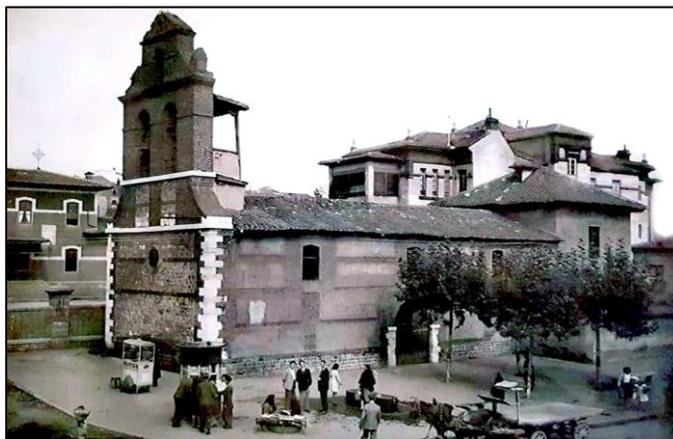
Y es que desde el 10 de enero de 1923 existía un cuidado proyecto redactado por el ingeniero Luis del Río para “puerta de acceso a la estación de León” consistente en una “verja de cerramiento” que fue aprobada por el arquitecto municipal de León, Isidoro Sáiz Ezquerro, el 7 de octubre de 1925 [Fig. 25].

La delimitación consistiría en 6 pilastras de piedra, con sillares almohadillados en su parte central; 3 de ellas serían más altas y coronadas con bolas, enmarcando las puertas peatonal y de carruajes; esta última, mucho más ancha, tendría en su parte central una pilastra más baja coronada por una farola, por lo que se convertía en un pedestal. A los extremos del conjunto quedarían las dos pilastras restantes, de tamaño intermedio, una de las cuales se adosaría a la iglesia de Renueva.

El estilo regionalista del cerramiento se reforzaba con la profusión de rejeras. Las verjas, dentro de su sencillez, mostraban círculos de unión entre los barrotes rectos. En los portones de carruajes se renunciaba a la línea recta superior en beneficio de una progresiva disminución de altura hacia la zona central, realzando la farola. Por su parte, la puerta de los peatones era también metálica, de doble hoja, bajo un cartelón orlado que incluiría el letrero “F-C. LEON-BILBAO” seguramente en azulejos.

El acceso se diseñó en armonía con la fachada Sur del Edificio de Viajeros de la Estación de Matallana, no en vano ambos proyectos los firmó el mismo autor, el ingeniero Luis del Río Soler de Cornellá. Compartían las pilastras de piedra acabadas en bolas, las labores de hierro y los paneles de azulejos.

Creemos que esta puerta de entrada a la estación finalmente no llegó a realizarse, al menos totalmente conforme al proyecto. No hemos podido comprobarlo por fotografías de época, salvo en una en la que todavía existe la antigua iglesia de Renueva [Fig. 25] y donde se ve la primera pilastra que sí coincidiría, grosso modo, con la dibujada por Luis del Río, si bien a sus lados no se ven rejeras y sí tapias.



[Fig. 26] Iglesia de San Juan de Renueva, con la estación a la derecha, ant. 1947 (Fuente: internet)

Demolición de la iglesia de Renueva. La urbanización de la plazuela de acceso a la Estación de Matallana se postergó años. A pesar de las peticiones vecinales⁵⁵, en 1925 la corporación municipal presidida por el alcalde Francisco Roa de la Vega exigió que para

⁵⁵ En 1924 Joaquín Díez y otros presentaron una instancia al Ayuntamiento de León solicitando arreglo del pavimento de la Avda. Padre Isla y que “se haga un paso a la estación de Matallana por encontrarse intransitable”. *Diario de León*, (6 de marzo de 1924), p. 2.

pavimentar lo que quedase al exterior del vallado que propuso la compañía concesionaria, ésta debía ceder previamente los terrenos al Ayuntamiento, al igual que la iglesia⁵⁶.

En 1928 se produjo el acuerdo. Pero para entonces, la cuidada entrada a la estación proyectada por Luis del Río en 1923, se vio modificada, perdiendo su monumentalidad. En la fotografía de la iglesia de San Juan de Renuera podemos comprobar que se había logrado el acondicionamiento del entorno de la estación y el templo, así como de la concurrida fuente ya que el agua de dicho caño era muy apreciada [Fig. 26].

Dicha instantánea tiene que ser anterior a 1947, fecha en que se produjo la demolición de la vetusta iglesia de San Juan de Renuera, un templo “de fábrica pobre y de aspecto rural, y al parecer sin valor para el obispado, que no dudó en derruirlo sin dejar huella de su existencia” (Morais, 2002, 123); obra de tapial, piedra y ladrillo, con espadaña para el campanario (Ponga, 2009, 78).

La desaparición de la iglesia sin duda fue trascendental para el entorno inmediato de la estación, en negativo a nuestro juicio actual, pero entonces motivado por lo que vamos a exponer. Este templo, vinculado desde la baja Edad Media al monasterio de San Isidoro, había ascendido a categoría de parroquia en 1940.

Pero ello tenía quizá ya la pretensión de su sustitución por traslado a una nueva parroquia de San Juan y San Pedro de Renuera impulsada por el obispo Luis Almarcha e inaugurada en 1953, siendo su proyecto del arquitecto Juan Crisóstomo Torbado. El nuevo templo católico, de estilo neobarroco, se situó muy cerca de la estación, apenas unos metros hacia el Norte en la avenida Padre Isla.

“Se daba la circunstancia de que su ubicación [de la antigua iglesia] molestaba para el tránsito de la estación de ferrocarril de FEVE, por lo que el ayuntamiento vio la oportunidad de aprovechar su demolición para reorganizar el lugar, ensanchando la plaza y cambiando la clasificación urbanística de la zona afectada, con el significado especulativo que de la operación se puede deducir” (Morais, 2002, 123).

Pudiera justificarse, interpretando la mentalidad de la época, que el solar de la iglesia de San Juan de Renuera permitiría ampliar la plaza frente a la estación, pero esta hipotética idea quedó pronto ensombrecida por la aneja edificación en la década de 1960 de un desproporcionado bloque de viviendas.

Inundaciones de 1928. En coincidencia con la urbanización de la Estación de Matallana y el desarrollo del entorno, fue soterrada la Presa de San Isidro, evitando con ello los malos olores que provocaba en época estival. Pero, al parecer, ello causaba que en épocas de lluvias, la sección fuese insuficiente lo cual provocaba inundaciones “en cuanto el más modesto aguacero o la lluvia más insignificante caen sobre León” según criticaron los vecinos, acusando al Ayuntamiento de no aplicar medidas contra el sindicato administrador del cauce ni contra la compañía explotadora del ferrocarril de vía estrecha, a la que la corporación culpaba de “gran parte del entorpecimiento de la salida ordenada y regular de las aguas, que a su juicio debió haber derivado al río”⁵⁷.

Crecimiento urbano: parcelaciones y nuevos barrios. La ubicación de la Estación de Matallana provocó de inmediato la revalorización de los terrenos cercanos. Aunque inicialmente la compañía pensó que junto a la terminal se instalarían industrias, lo que se produjo principalmente fue una urbanización de tipo residencial.

Ya antes de la inauguración de la estación se había desarrollado la alineación del llamado “Prado de los Toros”, como ya vimos. Pero por una moción presentada al

⁵⁶ Archivo Municipal de León (León), Caja 508. El coste de la pavimentación se había calculado en 1.606,50 pesetas por el arquitecto municipal.

⁵⁷ *Diario de León*, (7 de julio de 1928), p. 2.

Ayuntamiento conocemos que, aunque la zona se había organizado, no estaba pavimentada a finales de 1923: “Habiéndose hecho no pequeño número de casas y otras que están en construcción. Llegan a este humilde concejal justos lamentos y motivadas censuras del abandono en que tiene la Corporación a propietarios e inquilinos de referidas viviendas, por la falta de urbanización en que se encuentran las calles y plazuelas de aquel lugar y muy especialmente la de más tránsito de aquel barrio que es la que teniendo entrada por la Avenida del Padre Isla termina en el Espolón”⁵⁸.

La expansión de León hacia el Norte se hizo siguiendo las vías del Ferrocarril del Torío. En el barrio de Las Ventas de Nava la proliferación de viviendas obreras llevó al acuerdo entre Obispado y Ayuntamiento para construir un nuevo templo católico “para el servicio espiritual de aquella populosa barriada” en palabras del párroco de Santa Marina la Real, Dionisio Moreno Barrio, a quien pertenecería inicialmente.

El 12 de junio de 1926 el Ayuntamiento comunicó al Obispo la cesión de una parcela para construir la nueva **Iglesia de San José de Las Ventas**⁵⁹, cuyo ábside daría justamente a las vías del ferrocarril León-Matallana, mientras que la entrada se realizaría por la carretera, actual avenida Mariano Andrés. El proyecto del templo, de pulcro estilo neomudéjar, lo firmaría el arquitecto Juan Crisóstomo Torbado en 1928.

El desarrollo de las décadas de 1920 y 1930 se verá paralizado por la posguerra. Hasta 1945 no se producirá la llamada parcelación “Corsino-Fierro” del Barrio de San Mamés (Reguera, 1987, 105-108) y posteriormente se expandirá a la zona de Nocedo (Reguera, 1987, 135-137).

Del posible traslado a la integración ferroviaria. Con el desarrollismo, la Estación de Matallana comenzó a estorbar a ciertos sectores por situarse en pleno centro urbano leonés. La decadencia del transporte ferroviario, tanto para transporte de mercancías como especialmente de viajeros, centró la mirada en sus revalorizados terrenos. En tal contexto, parece que el Plan General de la ciudad de León redactado en 1960 llegó a plantear el traslado de esta estación a las afueras de la ciudad, concretamente a la zona de Vegazana que actualmente ocupa el campus universitario⁶⁰.

El vecindario de la Estación de Matallana se quejaba en 1968 de los humos y cenizas⁶¹. Pero las locomotoras de vapor, causantes de las molestias, pronto desaparecerían; en 1975 ya no quedaba ninguna, habiendo sido sustituida la tracción por máquinas diésel⁶².

En la década de 1970 la visión desarrollista perdió peso por la crisis del petróleo. A nivel local hubo diferentes planteamientos hacia el tren. “Los leoneses consideran como algo familiar este ferrocarril” titulaba en verano de 1975 el periodista J. L. Aguado en un reportaje con fotografías de Rubio⁶³. Ello mostraba el arraigo social del tren métrico, a pesar de que su uso retrocedía a la par que aumentaba el número de automóviles. Un año después, otro reportaje periodístico titulado “¿Una espina en el corazón de la ciudad?” trataba en su caso de denigrar la utilidad de la Estación de Matallana y la propia línea ferroviaria, incidiendo en la separación urbana que producía el tendido férreo⁶⁴.

⁵⁸ Archivo Municipal de León (León), Caja 508. Moción al Ayuntamiento, 4 de diciembre de 1923. No figura el nombre del concejal.

⁵⁹ Archivo Municipal de León (León), Caja 508.

⁶⁰ *La Hora Leonesa*, (28 de julio de 1976), p. 3.

⁶¹ *Proa*, (23 de marzo de 1968), p. 3.

⁶² *Diario de León*, (10 de julio de 1975), p. 13.

⁶³ *Ib.*

⁶⁴ *La Hora Leonesa*, (28 de julio de 1976), pp. 1 y 3.

Ello coincidió con el cambio en la gestión de las líneas de la CFLR –había adquirido IF en 1946–, ya que, muy adeudada, abandonó la explotación de ferrocarriles el 6 de marzo de 1972, pasando a FEVE (Fernández Díaz-Sarabia, 2005, 713).

4. 3. Protagonismo social y dimensión cultural

Más allá de su utilidad práctica y funcionalidad económica, el Ferrocarril del Torío, la línea León-Matallana que completó el trazado del conocido como “tren hullero” ha tenido en su primer siglo un enorme engarce con la sociedad leonesa.

Además de los viajes de trabajo o estudios que permitió entre Bilbao y León, este ferrocarril tuvo también una destacada función de ocio para las clases populares de la ciudad leonesa. Gracias al mismo, muchas familias aprovecharon el descanso dominical para viajar a los pueblos de la montaña, gozando de unos desplazamientos económicos que de otro modo no hubieran podido permitirse. También utilizaron este tren los montañeses que durante la semana acudían a hacer compras o gestiones; en buena medida lo siguen haciendo a pesar de que desde 2011 no llega a la céntrica Estación de Matallana y tiene su última parada en el apeadero del hospital y la universidad.

Sin ese arraigo popular posiblemente toda esta línea de ferrocarril de vía estrecha hubiese desaparecido, como tantas otras. A su favor tuvo su vinculación a una capital de provincia y un cierto retraso en su crisis, superando el bache de la época desarrollista. Pero sin el gran apoyo social que tuvo tampoco hubiese resurgido cuando se produjo el cierre en 1991, lo cual despertó masivas manifestaciones en contra a lo largo de 1992 y forzó a su reapertura en 1993. Completar el llamado proceso de integración ferroviaria en la ciudad de León sigue siendo el reto para revitalizar este medio de comunicación.

Terminamos destacando la dimensión cultural que han tenido en su siglo de vida el Ferrocarril del Torío en general y la Estación de Matallana en particular. Podemos decir que esta estación es uno de los actores protagonistas de la primera película de cine rodada en León, titulada “Más vale tarde o llegar a tiempo”, un cortometraje de tan solo 2’22” que data de 1928. Otras filmaciones posteriores también eligieron este ferrocarril, como los largometrajes “Sor Citroën” (1967) o “A galope tendido” (2000).

El tren entre León y Matallana ha tenido también una destacada dimensión literaria. La inició en la década de 1950 el poeta Antonio Gamoneda, Premio Cervantes, quien dedicó un poema al *Ferrocarril de Matallana* –así titulado– que incluye los inolvidables versos “un tren de campesinos viejos / y de mineros jóvenes”⁶⁵. En mayo de 2011 este poema fue inscrito en las losas de piedra del *Jardín Poético* anejo a la Estación de Matallana.

La obra del novelista Juan Pedro Aparicio *El Transcantábrico, crónica de un viaje en el tren «hullero»* (1982) consiguió gran relevancia, hasta tal punto que desencadenó la puesta en marcha de un tren turístico en 1983 con el mismo nombre. Actualmente entre León y Bilbao circula con fin lúdico *El Expreso de La Robla*.

Finalizamos con el doble interés que supuso la habilitación del taller o depósito de locomotoras de la Estación de Matallana como espacio de ocio juvenil y creación cultural para la ciudad de León. El llamado “Espacio Joven”, inaugurado el 12 de abril de 2010, fue un logro de la corporación municipal presidida por Francisco Fernández, tras un convenio de cesión con FEVE y su respetuosa adaptación para el nuevo fin por los arquitectos de *Estudio SIC*. Ello ha servido no solo para dinamizar una zona en deterioro por falta de uso, sino para poner en valor el patrimonio industrial ferroviario ya que el proyecto supo integrar elementos como la placa giratoria o las antiguas naves para los

⁶⁵ Forma parte del poemario recopilado como *Exentos, I* según el propio Antonio Gamoneda, producción de la década de 1950 (anterior a *Blues castellano*, 1961).

trenes, con protagonismo. A resultas de ello, el resto del conjunto de la estación ha sido rehabilitado posteriormente con un criterio bastante aceptable.

En definitiva, la Estación de Matallana aún “valores materiales como la configuración espacial y la materialidad” e “inmateriales como el espíritu del lugar o el recuerdo colectivo asociado” (Martínez Corral, 2018, 75). Por ello la ciudadanía leonesa considera muy suyo este espacio y demanda la vuelta del tráfico ferroviario, interrumpido desde el 18 de septiembre de 2011. Porque, afortunadamente, la historia de este tren continúa 100 años después.

CONCLUSIONES

No estuvo exenta de dificultades la materialización del “Ferrocarril del Torío” entre León y Matallana, cuyas obras se iniciaron en 1904, pero que no vio circular por sus vías de ancho métrico a su tren inaugural hasta el 30 de mayo de 1923.

Con motivo del centenario de su puesta en servicio, hemos estudiado su creación y resumido su actividad a lo largo de su primer siglo. Nuestra mirada se ha centrado en su estación icónica, la ubicada en la ciudad de León, que tantos problemas tuvo inicialmente para encontrar su asiento pero que luego ha visto pasar el tiempo sin cambios bruscos, llegando a la actualidad bien conservada, manteniendo su original mezcla de estilos industrial y regionalista montañés –incluso detalles modernistas–. Hoy, parte de sus instalaciones han sabido adaptarse a nuevos usos y otras esperan la prometida vuelta de los trenes que la abandonaron provisionalmente en 2011.

La Estación de Matallana ha vivido en su primera centuria momentos de auge y varios parones, de los cuales siempre ha resurgido. Constituye hoy un elemento perfectamente integrado en el centro urbano de León y un destacado conjunto de patrimonio industrial ferroviario.

BIBLIOGRAFÍA

- Agirreazkuenaga, Joseba y Urquijo, Mikel (dirs.), 2008, *Bilbao desde sus alcaldes: Diccionario biográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal en la Dictadura*, vol. 3 (1937-1979), Bilbao, Ayuntamiento de Bilbao.
- Álvarez Álvarez, César, 1992, *La ciudad de León en la baja Edad Media: el espacio urbano*, León, Hullera Vasco-Leonesa.
- Carantoña Álvarez, Francisco y Puente Feliz, Gustavo (dirs.), 1995, *Historia de la Diputación de León*, 2 vols., León, Instituto Leonés de Cultura.
- Durany Castrillo, María del Pilar, 2005, *La Gran Vía de San Marcos, León: un eje alternativo en el proceso de construcción del ensanche leonés*, León, Universidad de León.
- Fernández Díaz-Sarabia, Pedro, 2005, “El Ferrocarril de La Robla” en Muñoz Rubio, Miguel (dir.): *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*, vol. I, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 709-735.
- Fernández López, Javier y Zaita, Carmelo, 1987, *El ferrocarril de La Robla*, Madrid, Aldaba Ediciones y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

- Llano Castresana, Urtzi, 2019, “El ferrocarril y la arquitectura neovasca”, *TST*, 39, 108-141.
- Martínez Corral, Aurora, 2018, “Estudio arquitectónico comparativo entre estaciones históricas (1848-1929) y actuales españolas. Crónica de la silenciosa desaparición patrimonial”, *TST*, 36, 75-107.
- Martínez Montero, Jorge, 2021, *El viaje que cambió León: monumento a Guzmán el Bueno. De la dispersión patrimonial a la exaltación monumental (1863-1900)*, León, ed. Daniel Sanz Platero.
- Morais Vallejo, Emilio, 2002, “Traslado de edificios históricos: el caso de León durante la época franquista”, *De arte: revista de historia del arte*, 1, 113-138.
- Muñoz Rubio, Miguel, 2005, “Los ferrocarriles de vía estrecha: una visión de conjunto” en Muñoz Rubio, Miguel (dir.): *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*, vol. I, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1-33.
- Rahola, Silvio, 1918, *Tratado de ferrocarriles*, vol. 4, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- Reguera Rodríguez, Antonio, 1987, *La ciudad de León en el siglo XIX: transformaciones urbanísticas en el periodo de transición al capitalismo*, León, Colegio Oficial de Arquitectos de León.
- Reguera Rodríguez, Antonio, 2002, *José Manuel Ruiz de Salazar y Usátegui: ingeniero y urbanista*, León, Colegio Oficial de Arquitectos de León y Universidad de León.
- Serrano Laso, Manuel, 1993, *La arquitectura en León entre el historicismo y el racionalismo, 1875-1936*, León, Universidad de León.