



***El Ferrocarril en la ciudad de Valladolid (1858-2018)***

---

**Autor: Pedro Pintado Quintana**  
**Editorial: Lluís Prieto - Ayuntamiento de Valladolid, Valladolid, 2018.**  
**ISBN: 978-84-944-8444-5**  
**Páginas: 270**

El libro de Pedro Pintado constituye una pieza más con la que cimentar el conocimiento sobre el papel del ferrocarril en las ciudades españolas. En ese sentido, es un claro exponente de la ya relativamente dilatada colección de monografías que estudian las diferentes caras de un tema que ha hecho correr ríos de tinta a cargo de historiadores, geógrafos, urbanistas, economistas, etc. desde los inicios de su construcción en España. El propio autor señala en la introducción que su propósito es complementar los

numerosos trabajos que relacionan ferrocarril y urbanismo, tanto en el caso de Valladolid como (el añadido es de quien redacta estas líneas) en la mayoría de los principales núcleos urbanos que en nuestro país han disfrutado de este medio de transporte. El objetivo es describir la totalidad de la infraestructura ferroviaria en la ciudad a lo largo del más de siglo y medio de vida, así como lo que se denomina material móvil.

Se trata de un trabajo concienzudo, complicado de sintetizar, debido a la riqueza de las fuentes manejadas (procedentes de un profuso elenco de archivos locales y estatales) y a la minuciosa descripción de elementos que realiza. Indudablemente, la principal virtud de su investigación reside en el detalle y entusiasmo con el que se detiene en los diferentes aspectos que aborda, algo que se antoja casi consustancial a los profesionales que adoptan como objeto de estudio el ferrocarril. Acompaña, asimismo, al texto una amplia colección de imágenes de todo tipo (principalmente planos y fotografías) que facilitan el seguimiento visual del proceso analizado.

La estructura es, en principio, sencilla, ya que presenta dos bloques principales, de similar extensión. En el primero, realiza una descripción de las empresas que tenían por objeto el transporte público de viajeros y mercancías: Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), RENFE, los tranvías existentes en la ciudad y el Ferrocarril económico de

Valladolid a Medina de Rioseco. En el segundo apartado analiza las empresas que tenían como objeto el transporte de mercancías, además de otras actividades técnicas o industriales. Finalmente, incluye una tercera sección, más breve, en la que hace referencia a dos obras todavía por concluir: lo que denomina la ronda de mercancías y el nuevo complejo ferroviario, que ampliarán en el futuro el perímetro y las funciones del ferrocarril en la ciudad.

La estrategia que emplea Pintado es clara: describir en detalle todos los elementos de la infraestructura ferroviaria. Comienza con la línea Madrid-Irún a su paso por el término municipal vallisoletano, enumerando los diferentes equipamientos que se erigieron desde finales de los años 1850, tras la constitución de la Compañía del Norte. Huyendo del relato prolijo que aguarda al lector en las más de 260 páginas del libro, permítaseme simplemente enunciar algunas de las dotaciones que se relatan. Entre otras, se describen los edificios de viajeros, los almacenes, los depósitos de locomotoras, los talleres de reparación y de material fijo, los diferentes ramales ferroviarios (con indicación de sus respectivos usos, industriales, comerciales, militares, etc.), los apeaderos, los pasos a nivel, los puentes, los accesos a la ciudad, etc. Lo hace siguiendo un patrón cronológico, en el que se exponen los cambios que experimentaron a lo largo del tiempo las dotaciones ferroviarias. Especial atención se presta a la estación de Valladolid y a su evolución a lo largo del tiempo, dedicando un breve

subapartado al impacto del tendido ferroviario en la ciudad.

Dentro de esta primera sección, efectúa un sucinto repaso de la red urbana de tranvías que existió en la ciudad entre 1881 y 1933, mostrando únicamente las líneas construidas por las dos empresas que operaron en este período, la empresa belga Sociedad Tranvía de Valladolid y Tranvías de Valladolid Sociedad Anónima, que se hizo cargo del servicio en 1909. A continuación, se centra en el Ferrocarril económico de Valladolid a Medina de Rioseco, proyectado inicialmente como un tranvía, pero que finalmente se construyó como un ferrocarril de vía métrica. Arranca con una concisa historia de la compañía, para seguidamente desgranar los proyectos, las instalaciones construidas, su trazado, concretamente en su trayecto urbano, los materiales móviles y los proyectos de enlace con MZA. Concluye esta parte con la descripción de la estación (Valladolid-La Esperanza) que la compañía MZA erigió como integrante de la línea Valladolid-Ariza en 1895, y con el desarrollo que experimentó dentro del término municipal. Tras la exposición de la situación inicial y del primer proyecto de estación, se delimita su conexión con la línea del Norte y, sobre todo, se reconstruye su evolución posterior.

El segundo bloque está dedicado a las distintas empresas e instalaciones relacionadas con el ferrocarril. Tras aclarar que en la actualidad la única sociedad que dispone de apartadero en la capital es Renault España S.A. (antes FASA Renault), el listado empieza con

aquellas empresas que desde el origen del ferrocarril en Valladolid se han servido de este medio de transporte, siendo clasificadas con un criterio geográfico de emplazamiento, en ocho categorías: empresas situadas al norte y noroeste de la estación de Campo Grande (estación del Norte); empresas relacionadas con la vía de los Almacenes Generales de Castilla; empresas conectadas con la vía de maniobras del noroeste; empresas relacionadas con la estación de La Esperanza; empresas o dependencias conectadas con la vía madre del Polígono de Argales; instalaciones ferroviarias al sur de Valladolid; apartaderos junto al cargadero de Tres Hermanos; apartaderos en la línea Valladolid-Ariza. En cada uno de los casos caracteriza de manera escueta cada compañía, indicando año y lugar de fundación, accionistas, capital social, objeto y actividad, o localización, así como una rápida síntesis de su evolución empresarial y, sobre todo, del uso que cada una de ellas llevó a cabo de las instalaciones y del material ferroviario, proporcionando, en ocasiones, cifras acerca del volumen transportado. Todo ello aderezado con abundante material gráfico (entre otros, planos de las instalaciones de cada empresa) que convierten esta parte de la obra en un interesante complemento de historia económica local. Termina este apartado con unas notas sobre el ferrocarril levantado para la construcción del colector del río Pisuerga en los 1990 y, por último, con una relación de las empresas que

contaban con material remolcado propio.

En definitiva, una detallada sinopsis que resultará provechosa a quienes se han consagrado al estudio de la influencia del ferrocarril en las ciudades españolas desde mediados del siglo XIX.

Jesús Mirás Araujo  
Universidade da Coruña